

VERBATIM DE LA REUNION PUBLIQUE

sur les projets de réseau de transport public du Grand Paris, d'Arc Express et du
prolongement du RER E

Réunion commune organisée et animée par les Commissions particulières du débat public

18 novembre 2010

La Défense

MEMBRES DES COMMISSIONS PARTICULIÈRES DU DÉBAT PUBLIC :

Projet de réseau de transport public du Grand Paris :

- François LEBLOND

Projet de prolongement du RER E :

- Michel GAILLARD

Projet Arc Express :

- Olivier GUERIN

MAITRISES D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris) :

- André SANTINI, Président de SGP
- Marc VERON, Président du directoire
- Didier BENSE, membre du directoire
- Isabelle RIVIERE, membre du directoire
- Claire-Hélène COUX

STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France) :

- Jean-Paul HUCHON, Président du STIF
- Sophie MOUGARD, directrice générale
- Jean-François HELAS, directeur des investissements
- Laurence DEBRINCAT, responsable des études générales

STIF (Prolongement du RER E)

- SANDRINE GOURLET, responsable projets ferrés
- Jean FAUSSURIER, directeur Éole-Next DE LA SOCIETE RFF
- Luc ROBERT, Transilien SNCF

La séance est ouverte à 17 h 44 sous la présidence de Michel GAILLARD, Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet de prolongement du RER E.

Michel GAILLARD, Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet de prolongement du RER E : nous allons peut-être commencer cette rencontre. Madame le Ministre, Monsieur le Ministre, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les élus, Messieurs les Présidents, si vous le voulez bien, nous avons comme tradition dans nos rencontres publiques d'avoir tout d'abord quelques mots d'accueil du Maire du territoire sur lequel nous sommes accueillis. Je passe donc la parole à Madame Joëlle CECCALDI-RAYNAUD, par ailleurs présidente de l'ÉPADESA.

Joëlle CECCALDI-RAYNAUD, Députée-maire du Puteaux : Madame le Ministre, chère Valérie PECRESSE, Monsieur le Ministre, cher Patrick OLLIER, Messieurs les Préfets, Monsieur le Président du Grand Paris, Monsieur le Président de la région Île-de-France, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, je suis très heureuse d'accueillir aujourd'hui ici, à Puteaux, à La Défense, la réunion de débat public sur 3 projets importants. Ces réalisations sont d'abord une formidable opportunité pour la région, pour les habitants et pour les salariés. En tant que Présidente de l'ÉPADESA, je poursuis obstinément le plan de relance qui a été voulue par le Président de la République Nicolas SARKOZY. Grâce à ce plan de relance, d'ici 2020, il y aura sur ce territoire 180 000 salariés. La ligne 1 du métro, la ligne 2 du tramway, et le RER A sont saturés. C'est pour cela que ces projets sont vraiment indispensables. Alors, je sais que des améliorations sont prévues. Elles sont nécessaires, mais non suffisantes. Il nous faut donc agir. Trois projets : le RER E, élégamment appelé Éole. Ce RER E va permettre de relier La Défense à la Gare Saint-Lazare en 6 à 7 minutes, et d'aller jusqu'à Mantes-la-Jolie. C'est un projet qui est mené par RFF et par le STIF. C'est un projet d'importance. Nous allons discuter sur les gares. Il y a 3 gares possibles, dont une éventuellement à la porte Maillot, une éventuellement sous le CNIT, et une autre aux Groues, à Nanterre.

Le deuxième projet est Arc Express. Il s'agit d'un métro de rocade automatique qui va desservir la petite couronne. C'est un projet qui est mené et porté par le STIF et par la région Île-de-France. C'est un projet qui pourrait voir le jour en 2017 si les travaux commencent en 2012.

Dernier projet, le métro Grand Paris. Et là, je parle sous le contrôle d'André SANTINI. Il s'agit d'un projet qui est porté par l'État via le Grand Paris, et qui permettrait donc à La Défense d'être desservie jusqu'aux aéroports que sont Orly et Roissy. J'ai peu de temps. Je vous ai présenté les projets qui nous rassemblent. Je vous souhaite une bonne réunion, et je laisse la parole aux intervenants et au débat public. Merci.

Applaudissements

Michel GAILLARD : merci Madame le Maire. Si vous le voulez bien, nous allons commencer cette rencontre. Tout d'abord, un petit rappel sur le déroulement de la réunion. Je dirai quelques mots sur le débat public pour faire quelques rappels. Il y aura ensuite une présentation des 3 projets. Ensuite, un exposé assez rapide sur les premières réflexions concernant la Ligne Nouvelle Paris-Normandie que Monsieur Jean-Pierre DUPORT ici présent nous présentera, quelques observations sur les flux à La Défense qui seront présentées par le Directeur régional et interdépartemental de l'environnement et de l'aménagement, et puis ensuite, la partie vive de la rencontre, c'est-à-dire les échanges, et le débat.

Qu'est-ce qu'un débat public ? Je le rappelle très rapidement. Tout d'abord, c'est un processus organisé par des textes législatifs que l'on retrouve dans le Code de l'environnement. Son objectif est évidemment de donner la parole au public sur les grands projets d'importance, notamment d'infrastructures qui vont avoir un impact sur la vie des gens, usagers, riverains, etc. Il s'agit d'entendre les avis, et de permettre à chacun de poser des questions il s'agit de faire connaître au maître d'ouvrage l'avis de ce public.

Alors, qui décide et organise ce débat public ? C'est la Commission Nationale du Débat Public qui est une autorité administrative indépendante, et qui prend ses décisions sur la base d'un certain nombre de critères, que l'on retrouve encore une fois dans le Code de l'environnement. Trois débats ont fait l'objet d'une décision de la Commission Nationale du Débat Public : le prolongement du RER E à l'ouest, qui a fait l'objet d'une saisine en décembre 2009, et d'une décision de la CNDP en février dernier ; le réseau Arc Express, qui a donné lieu à une saisine par le STIF, le maître d'ouvrage, en juillet 2009, avec une décision de la CNDP en septembre 2009 ; et puis enfin le réseau du Grand Paris, le réseau de transport du Grand Paris, dont le débat public fait partie du texte de la loi de juin 2010 dite loi du Grand Paris, et qui demande à la CNDP d'organiser un débat public sur ce projet de transport. La CNDP a pris cette décision en souhaitant qu'il y ait une coordination de ce débat public, ce qui explique la réunion de ce soir où nous nous retrouvons autour de ces 3 projets, avec les 3 Commissions Particulières qui l'ont organisé.

Qui anime le débat ? Ce sont des Commissions Particulières. Moi-même, je préside la commission sur le RER E. Monsieur Jean-Luc MATHIEU, qui ne peut pas être avec nous ce soir, et qui sera représenté par Olivier GUERIN, préside la Commission Arc Express. Et Monsieur François LEBLOND, qui préside la Commission du Grand Paris, est présent ici à la table, à l'extrémité.

La mission de ces Commissions est de veiller à la bonne conduite de ces débats, de les organiser, et de veiller à ce qu'ils répondent à leurs objectifs de transparence, d'ouverture à tous, qui sont évidemment les conditions d'un débat public réussi. Il y a le mot démocratique qui figure dans cette diapositive. C'est simplement pour dire et rappeler que dans un débat public, toute personne qui s'exprime, chaque personne qui s'exprime, a le même poids quelque soit son rang social dans notre pays.

La place du maître d'ouvrage dans un débat public : c'est lui qui prépare le dossier qui se rapporte au débat. C'est ensuite lui qui le présente, et je reviendrai tout à l'heure sur la table du maître d'ouvrage. Et puis à l'issue de ce débat public, il aura à prendre une décision sur la suite à donner à son projet.

Comment on participe au débat public ? Un petit rappel rapide : des sites Internet qui sont rappelés ici ; des réunions publiques, celle-ci en est une ; et puis des cahiers d'acteurs qui sont mis à la disposition des institutionnels, pour qu'ils formalisent leur avis et leur opinion sur ce projet.

Après le débat public, là encore, je rappelle rapidement je rappelle encore que ces débats publics ont une durabilité : fin décembre pour celui sur le RER E, et fin janvier pour les deux autres. A l'issue de la clôture de ces débats, la Commission Nationale a deux mois pour publier le bilan qu'elle tire de ces débats publics. Et les maîtres d'ouvrage, en règle générale, ont 3 mois pour prendre une décision, publique là aussi, sur ce qu'ils retirent du débat. En quoi est-ce qu'ils modifient leur projet ? Est-ce qu'ils estiment le poursuivre ? Comment ? Petite exception dans le cadre du projet de réseau du Grand Paris. C'est en effet la loi qui prévoit qu'une décision sera prise au bout de deux mois pour la délégation de ce bilan.

Voilà ce que je voulais dire sur ce débat public de ce soir. Est-ce qu'il y a éventuellement des interrogations ou des questions sur la notion même de débat public ? Non ? Je vais donc passer la parole à la présentation des projets par les maîtres d'ouvrage.

Je présente peut-être la table ? Monsieur André SANTINI, que tout le monde connaît, qui est Président du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris ; Monsieur Marc VERON, Président de son Directoire ; Monsieur BENSE et Madame RIVIERE, qui sont membres du Directoire. Arc express : le président Jean-Paul HUCHON, qui préside le conseil du STIF ; Madame MOUGARD, la Directrice générale du STIF ; Monsieur Jean-François HELAS, Directeur des investissements du STIF ; et Madame Laurence DEBRINCAT, qui est responsable du projet.

Côté RER E prolongé : Sandrine GOURLET, responsable des projets ferrés au STIF ; Jean FAUSSURIER, directeur de projet à RFF ; et Luc ROBERT, qui représente la SNCF à cette table, la SNCF étant l'exploitant du RER E. Je rappelle peut-être très clairement que la maîtrise d'ouvrage du Grand Paris, c'est évidemment la Société du Grand Paris, que la maîtrise d'ouvrage d'Arc Express, c'est le STIF, et que la maîtrise d'ouvrage du RER E prolongé, c'est RFF, avec une co-saisine et une co-direction du STIF, qui faisaient partie des autorités qui ont saisi la CNDP sur ce projet. Donc si vous le voulez bien, je passe la parole au porteur du projet RER E.

Sandrine GOURLET: bonsoir. Tout d'abord, la présentation du projet Éole, le projet de prolongement du RER E à l'Ouest. Trois acteurs sont mobilisés autour de ce projet, à savoir les deux promoteurs du projet, Réseau Ferré de France, en tant que propriétaire

gestionnaire du réseau ferré national, qui est maître d'ouvrage du projet, et le STIF, qui est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, et qui fixe la politique d'exploitation, valide les choix d'investissement, les principales caractéristiques techniques des projets, et arrête leur financement ; et la SNCF, exploitant du réseau Transilien et du RER E existant. La présentation qui va vous être faite est le produit de cette collaboration, et nous avons organisé la prise de parole des intervenants sans tenir compte exactement des responsabilités de chacun, et ce, au profit d'un exposé que l'on espère clair, précis et concis.

Alors, le projet de prolongement du RER E à l'Ouest en 2020 : tout d'abord, une présentation du calendrier à l'issue du débat public. Le projet de prolongement du RER à l'Ouest est inscrit dans la loi de Grenelle au titre des projets prioritaires, et dans le plan de mobilisation des transports de la région Île-de-France. Les études préalables sont financées par l'État et la région au titre du contrat de projet État-région 2007-2013. L'objectif est la mise en service en 2020, avec un début des travaux en 2013 sur la ligne existante.

Le projet de prolongement du RER E, qu'est-ce que c'est ? Ce projet poursuit le RER E actuel par un tunnel entre Haussmann-Saint-Lazare et La Défense, qui se raccordera à Nanterre sur la ligne existante en direction de Poissy et de Mantes. Quel est l'objectif de ce projet ? L'objectif fondamental de ce projet est de développer un axe complémentaire au RER A. La ligne entière concernera 30 % de la population francilienne, et transportera un demi-million de voyageurs par jour. Le RER E actuel fonctionne de façon satisfaisante. Afin de maintenir le niveau de performance de ce RER, le principe d'une exploitation en recouvrement a été retenu, avec deux tronçons superposés, mais distincts : le premier tronçon entre Nanterre-la-Folie et Chelles-Villiers-Tournan, et le deuxième tronçon entre Mantes-la-Jolie, et Magenta-Évangiles. Ceci évite de répercuter les perturbations d'une extrémité à l'autre de la ligne. Et de surcroît, ce principe permet de densifier le trafic dans le tronçon central avec 22 trains à l'heure de pointe. La performance recherchée sera également rendue possible par un matériel à la fois plus capacitaire et plus performant pour le débit en ligne, comme pour les échanges à quai.

Jean FAUSSURIER: quelle est la place d'Éole dans le système de transport ? Vu de La Défense et de Nanterre, en regardant vers Paris et l'Est parisien, le RER E conforte le maillage du réseau existant. Il améliore la résistance aux perturbations d'un système complexe et fragile à cause de sa très forte sollicitation. Il augmente donc sa résilience. Il offre un accès direct à l'Ouest pour les usagers du RER B et du RER D en provenance du Nord, et qui délaissent ainsi le tronçon entre Gare du Nord et Champigny. Il améliore l'accès à La Défense pour les Franciliens venant de l'Est. Et tout ceci déleste le RER A entre Auber et Châtelet. Si maintenant on se place toujours, vu de Nanterre et de La Défense, en regardant vers l'Ouest, le projet apporte des réponses aux problèmes de régularité, et renforce le lien entre les pôles d'emplois. Il améliore l'accès dans Paris en complément du RER E, et il augmente les possibilités d'atteindre des destinations plus variées. Il permet de rejoindre directement la Gare du Nord et la Gare de l'Est. Il contribue à renforcer l'armature du réseau de transport

de l'Ouest francilien, en lien avec d'autres projets, comme la tangentielle Ouest et la tangentielle Nord. Enfin, il libère de la capacité en Gare Saint-Lazare, ce qui permet de répondre à la croissance naturelle à la demande de transports dans une gare saturée, mais également d'ouvrir des horizons pour de nouveaux services.

Le RER E prévoit deux gares nouvelles sur le territoire de La Défense-Nanterre, à savoir l'une à La Défense, et l'autre à Nanterre. Quelles sont les fonctions respectives de ces deux gares ? Permettez-moi d'abord de souligner que la distance entre ces deux gares est de l'ordre du kilomètre, c'est-à-dire une interstation comparable avec celle que l'on a sur le RER A entre La Défense et Nanterre-Préfecture. Les tracés qui sont soumis au débat sont compatibles avec les différents choix de gare.

À La Défense, les débats autour des 3 options de gare devraient de notre point de vue, et de préférence, avoir lieu autour de 3 objectifs. Assurer une bonne alternative entre le RER E et le RER A, c'est-à-dire une correspondance facile. Et la position sous le CNIT, sous réserve de faisabilité technique, permet de satisfaire au mieux à cet objectif. Le deuxième objectif consiste à permettre des correspondances simples entre le RER E et le groupe de la ligne Paris-Versailles, ou le tramway T2, notamment au bénéfice des habitants des Hauts-de-Seine. Enfin, le troisième objectif consiste à assurer des émergences à la fois fluides et cohérentes avec le développement en surface lié au programme d'aménagement de l'établissement public.

Il ne faut pas se cacher. Nous sommes dans un espace très construit, donc contraint. Nous ne partons pas d'une feuille blanche. À Nanterre, il y a une véritable opportunité de transformer un espace ferroviaire de près de 80 ha, et qui présente un certain nombre de caractères de friches urbaines. Il y a deux considérations à faire. D'une part, à La Folie, il y a un patrimoine disponible pour construire la ligne, donc une opportunité de mutation. Et il est raisonnable de prévoir son accessibilité future. De ce point de vue, une gare semble plutôt être une chance pour cet espace en devenir. D'autre part, il est nécessaire que les trains fassent un arrêt technique pour se retourner en cet endroit. Pourquoi ? Parce que les emprises existantes de ce faisceau ferroviaire historique permettent de prévoir les équipements nécessaires, garages et tiroirs, sans dommage sur d'autres espaces urbains.

Sandrine GOURLET : quels sont les gains pour La Défense de ce projet Éole ? Cette carte illustre le bénéfice apporté par Éole dans l'environnement des transports en 2020, hors Arc Express et hors projet du Grand Paris. Pour les usagers franciliens, ce sont des possibilités de trajets plus courts, et des correspondances améliorées. La carte représente les gains de temps. Plus c'est foncé, plus on va gagner du temps avec le projet. Le bleu très foncé indique des gains de temps supérieurs à 20 minutes. Pour le bleu intermédiaire, ce sont des gains de temps supérieurs à 10 minutes. Nous constatons que le gain moyen en Île-de-France du fait d'Éole pour se rendre à La Défense est de l'ordre de 6 à 8 minutes. Il concerne principalement l'Ouest, la banlieue Nord, mais plus largement l'ensemble du territoire de

l'île de France. L'impact concerne la petite couronne, mais aussi la grande couronne. Nous rappelons que 30 % des franciliens sont concernés par ce projet.

Le RER E à La Défense vise à répondre en 2020 à la croissance naturelle du trafic, et aux difficultés de déplacement des salariés, dont actuellement 85 % se rendent en transports en commun à La Défense. En ce sens, le projet de prolongement du RER E à l'Ouest favorise les sorties sur le site de La Défense, mais favorise également les correspondances pour les usagers venant de l'Ouest entre le RER E, le RER A, les trains du réseau Transilien, et le tramway T2. Merci.

Michel GAILLARD : merci pour cette présentation. Je rappelle que nous avons convenu d'une durée de 15 minutes pour chaque présentation. Je passe la parole à Arc Express.

Laurence DEBRINCAT: merci. Nous allons commencer par un petit film de présentation du projet, avant de rentrer plus dans le détail du tracé qui nous concerne sur le secteur de La Défense-Seine-Arche.

Projection d'un film

Nous allons maintenant voir plus précisément les tracés possibles pour le projet Arc Express dans le secteur de La Défense-Seine-Arche. Tout d'abord, de manière générale, quels sont les tracés que nous proposons pour la boucle entière ? Tous ces tracés sont faisables techniquement, et présentent un fort intérêt du point de vue des transports. Grâce aux études que nous avons désormais terminées, nous sommes également en mesure de vous proposer des tracés pour les parties Est et Ouest. Mais débat public apporte bien sur l'opportunité de l'ensemble du projet, et sur les tracés de l'arc Nord et de l'arc Sud. Nous allons voir plus en détail les tracés qui concernent le secteur de La Défense-Seine-Arche.

Tout d'abord, le tracé bleu. Il part de La Plaine Saint-Denis. Il dessert les zones d'activités de Gennevilliers les quartiers résidentiels de Gennevilliers, d'Asnières, de Colombes et de Bois-Colombes. Il rejoint ensuite le secteur de La Défense-Seine-Arche au niveau de Nanterre-Préfecture, puis dessert les quartiers résidentiels de Nanterre, le centre-ville de Rueil, avant de rejoindre la gare de Saint-Cloud.

Le tracé vert part également de La Plaine Saint-Denis, passe plus au Nord dans la boucle de Gennevilliers, dessert le quartier des affaires au niveau de Grande Arche, puis rejoint un tracé invariant au niveau du centre-ville de Rueil, et enfin la gare de Saint-Cloud. Voilà donc pour l'aspect global du tracé.

Nous allons maintenant passer au zoom sur le secteur de La Défense-Seine-Arche. Tout d'abord, quels sont les besoins de desserte ? Aujourd'hui, effectivement, les secteurs de La Défense et de Seine-Arche sont déjà extrêmement denses en emplois et en populations, mais il y a encore de forts développements qui nous attendent. D'après les études de l'IAE de l'Île-de-France, nous l'avons estimé avec une augmentation de 60 % des emplois sur le

secteur de La Défense d'ici à 2030, sachant effectivement que le besoin de desserte en transports collectifs est déjà extrêmement fort. Sur le secteur de Seine-Arche, c'est également une augmentation extrêmement forte qui est prévue, avec un triplement du nombre d'emplois, notamment dans le quartier des Groues.

Aujourd'hui, vous connaissez les réseaux de transport qui desservent La Défense. Nous les avons déjà vus et déjà cités : le RER A, la ligne 1, les lignes du Transilien T1 et T2, et le RER A à Nanterre-Préfecture, qui est la seule desserte de ce secteur aujourd'hui possible. Demain, avec la mise en service des projets qui sont inscrits au plan de mobilisation pour les transports, il y aura en plus le prolongement du tramway T2, normalement prévu pour la fin de l'année 2012, une augmentation de la capacité du RER A grâce à sa modernisation et l'automatisation de la ligne 1.

Concernant les trajets possibles d'Arc Express, nous allons maintenant voir plus en détail au niveau du secteur qui nous concerne. Le tracé vert arrive au niveau de la Grande Arche, dans les réservations qui avaient été construites pour le prolongement de la ligne 1 sous le centre commercial des 4 temps, et qui n'ont finalement pas été utilisées lors du prolongement de la ligne 1. Le tracé bleu dessert quant à lui le secteur de Nanterre-Préfecture, avec une gare qui serait prévue entre le RER E et le RER A.

Nous allons maintenant regarder, du point de vue d'Arc Express, quelles sont les différences entre ces deux tracés possibles. Ce tableau vous montre avec une analyse multicritères quels sont les avantages des deux solutions. Clairement, en termes de fréquentation, de population et d'emplois desservis, l'avantage est à la solution qui dessert le secteur de La Défense-Grande Arche. Mais on peut s'interroger sur la faisabilité de tout concentrer en termes de transport dans un ensemble qui est aujourd'hui déjà extrêmement compliqué en termes d'organisation des correspondances au niveau de Cœur transport. Et donc effectivement, en termes de faisabilité technique et de gestion des flux de voyageurs, la solution par Nanterre-Préfecture-La Folie semble de ce côté-là beaucoup plus profitable.

Voyons maintenant l'interaction entre Arc Express et le projet Éole à l'Ouest. Ces projets sont tout à fait complémentaires quel que soit le tracé retenu pour Arc Express, que ce soit par La Défense ou par Nanterre. Je crois qu'il est très important de l'avoir en tête. D'une part, Arc Express va décharger le RER A de manière supplémentaire au projet de RER E : 6 % de décharge en plus. Il y aura d'autre part un effet de complémentarité, et une décharge limitée du RER E par Arc Express supplémentaire.

Globalement, quelles améliorations pour la desserte du secteur La Défense-Seine-Arche ? Ce que nous visons est bien en effet d'être en capacité de répondre à l'augmentation des emplois dans ce secteur au fort développement urbain, de ce pôle économique majeur que nous attendons. Nous avons résumé sur ce tableau les capacités actuelles et futures en matière de transports collectifs. Les capacités vous sont indiquées aujourd'hui à l'heure de pointe du matin, en accès soit à La Défense-Grande Arche, soit à Nanterre-Préfecture.

Demain, avec la réalisation des projets que je vous ai indiqués, vous voyez que nous allons gagner une capacité de 140 000 voyageurs au niveau de La Défense-Grande-Arche, ou de 130 000 voyageurs au niveau de Nanterre-Préfecture. Cela nous permettra de faire face sans difficulté à la croissance des emplois qui est attendue.

Arc Express sera donc un plus qui permettra notamment d'irriguer finement le territoire de La Défense et de Seine-Arche depuis les secteurs de la proche couronne, notamment les secteurs des Hauts-de-Seine. Cette carte complète celle qui a été présentée par Sandrine GOURLET tout à l'heure. Elle vous montre l'apport en plus d'Arc Express pour accéder à La Défense-Grande Arche, avec des gains de temps qui seront du coup, lorsque nous aurons réalisé tous ces projets, extrêmement forts, de plus de 20 minutes sur de nombreux territoires. La carte complémentaire sur Nanterre-Préfecture vous montre également l'importance de ces gains, puisque l'on voit que l'effet combiné des deux projets Éole et Arc Express va permettre d'améliorer de manière considérable, et quasiment pour l'ensemble de l'Île-de-France, l'accès à La Défense.

En conclusion, Arc Express est bien un projet complémentaire des autres lignes de transport collectif dans le secteur de La Défense-Seine-Arche, car il permet de diversifier l'accès à ce territoire. L'ensemble des projets de transport prévus par le plan de mobilisation pour desservir le secteur de La Défense-Seine-Arche va permettre d'offrir la capacité nécessaire pour faire face au développement attendu. Eole renforcera la desserte structurante radiale Est-Ouest, et garantira ainsi le développement économique de La Défense. Dans le même temps, Arc Express, avec une desserte plus fine en rocade, viendra irriguer les secteurs de proche couronne et les relier à La Défense, pour que tous puissent profiter de ce moteur économique. Je vous remercie de votre attention.

Michel GAILLARD : merci bien. Monsieur HUCHON, il vous reste quelques minutes.

Jean-Paul HUCHON: je vais essayer de les utiliser intelligemment. Mesdames et Messieurs les responsables de la Commission du Débat Public et des différentes Commissions, Mesdames et Messieurs les Ministres, les parlementaires, les élus locaux, les responsables de grandes entreprises de transport notamment, et d'associations, Mesdames et Messieurs qui nous avez rejoint ce soir, nous voici donc à mi-chemin du débat public. C'est le cinquième réuni, après Paris, Saint-Denis, Créteil, et Champigny. En introduction, un constat, et une inquiétude. Le constat est que la région, les collectivités départementales et le STIF continuent d'avancer en proposant une complémentarité crédible des projets. Puisque nous avons dit dès le départ que ces projets devaient pouvoir être complémentaires, nous essayons de le prouver. Une inquiétude persiste concernant le financement des transports en Île-de-France, car la participation de l'État au financement de ces transports se révèle pour le moment insuffisante. Le rapport de la Cour des Comptes l'a d'ailleurs indiqué très fortement hier.

La réunion de ce soir, c'est aussi la pertinence du plan de mobilisation de la région par la preuve. Le prolongement d'Éole est bien un projet majeur du plan de mobilisation. Piloté par RFF et par le STIF, Éole reste un projet colossal, avec un coût de 2,2 milliards à 2,8 milliards d'euros, et une mise en service prévue à 2020. C'est un projet aux multiples enjeux, un projet d'intérêt régional qui assurera une meilleure desserte de l'aval de la Seine, un projet inscrit au SDRIF. C'est un projet d'intérêt métropolitain qui doit contribuer à rapprocher les pôles d'emplois du Nord-Est francilien et ceux de La Défense, et à suppléer une ligne parmi les plus fréquentées au monde, à savoir le RER A, qui apparaît aujourd'hui à bout de souffle. C'est enfin un projet d'intérêt interrégional, puisqu'il anticipe les travaux pour la future ligne LGV Paris-Normandie.

La rocade Arc Express qui a été présentée à l'instant est un élément central du projet régional de transport également inscrit au plan de mobilisation. J'ai présenté cette semaine le bouclage complet de la rocade, afin de rassurer ceux qui persistaient à ne voir dans notre projet que deux arcs. C'est un projet d'avenir, mais également un projet qui participe à l'amélioration des transports existants. Nous avons identifié deux axes prioritaires pour la désaturation rapide du réseau central. Nous compterons 250 000 voyageurs sur l'arc Nord, et 270 000 voyageurs sur l'arc Sud, soit un demi-million de voyageurs par jour sur les deux arcs prioritaires dès leur mise en service, ce qui est considérable. C'est un projet qui laisse toute la place au débat. Nous proposons plusieurs hypothèses de tracé, conformément à la loi. Mais nous avons entendu et respecté les souhaits des élus locaux et des habitants que nous avons entendus, en intégrant leurs propositions et leurs recommandations dans les tracés que nous soumettons à la consultation publique.

La Commission Nationale du Débat Public et les Commissions Particulières ont insisté pour organiser ce soir une réunion conjointe des deux projets. C'est bien la preuve que le développement des infrastructures futures n'a de sens qu'en améliorant l'existant. C'est d'ailleurs la leçon que nous tirons de nos rencontres avec le public. C'est bien la preuve que le plan de mobilisation de la région a tout son sens, et que l'État peut et doit y apporter les moyens nécessaires pour compléter le plan de financement.

En effet, la question des financements est plus que jamais la question centrale du débat. J'ai formulé lundi une contribution régionale pour la complémentarité des projets, portés par le STIF et l'État, en complétant Arc Express par un arc à l'Est desservant Marne-la-Vallée, Chelles, et Clichy Montfermeil, en proposant des solutions de desserte renforcée des aéroports, la desserte de l'aéroport d'Orly par la prolongation de la ligne 14 ou par la ligne 7, solution sans doute moins coûteuse, la desserte de la plate-forme de Roissy par un projet CDG Express revu en profondeur, piloté par le STIF, intégré à la tarification francilienne, et muni de quelques arrêts, et une meilleure utilisation de la rocade des TGV, qui traversent l'île de France pour qu'ils assurent a minima une desserte régionale.

Je me suis astreint à un chiffrage sérieux et crédible de cette proposition en me projetant à 15 ans, car il faut arrêter de dire que nous pouvons tout faire en même temps. Le plan de mobilisation représente 19 milliards. Il conviendra d'ajouter 5 milliards d'ici 2025 pour prolonger l'effort, et poursuivre la modernisation des RER en profondeur. Réaliser la desserte d'Orly, de Roissy et l'arc Grand Est, c'est aussi 5 milliards d'euros. Ce serait d'ailleurs là une manière à mon sens intelligente d'utiliser les 4 milliards promis par l'État depuis des mois pour la SGP. J'ai répété, et je répète ici enfin, la nécessité de corriger la loi Grand Paris pour approuver son schéma directeur. Je m'interroge simplement sur la bonne volonté du gouvernement, ainsi que sur sa réelle compréhension des enjeux franciliens, puisque pour ma part, j'ai toujours martelé que l'urgence restait l'amélioration aujourd'hui des conditions de transport sur les RER et la ligne 13, et qu'Arc Express est un beau projet, car il participe généralement de la désaturation du réseau central. La loi de finances rectificative a été présentée hier au Conseil des ministres. Il n'y a toujours pas les 4 milliards de dotations à la SGP. Mais je n'ai surtout vu aucun moyen supplémentaire pour les investissements du STIF et de la région. Nous devons donc franchir le pas du passage à l'acte en matière de financement. Sinon, nous ne parviendrons pas à un tracé complémentaire permettant de retrouver toutes les demandes qui ont été présentées au départ. Mes interlocuteurs au gouvernement et à l'Élysée m'ont donné là-dessus des apaisements, et je veux croire que nous parviendrons donc à des tracés complémentaires, économiques, et efficaces

Michel GAILLARD : merci Monsieur le Président. Le Grand Paris.

Isabelle RIVIERE: merci. Messieurs les Ministres, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, nous avons le plaisir de vous présenter ce soir le projet du métro Grand Paris. Pour commencer, nous allons projeter un film qui va vous donner un premier éclairage de ce projet d'avenir.

Projection d'un film

Quels sont les objectifs du projet pour vous tous ? Nous sommes aujourd'hui confrontés à un défi : répondre à la demande des voyageurs pour aller de banlieue à banlieue. Notre réponse à ce défi est le métro Grand Paris. Nous vous proposons un réseau en rocade de 3 lignes automatiques en souterrain, desservant une quarantaine de gares en correspondance avec le réseau de transports en commun, à une vitesse commerciale de 65 km/h. Ces 155 kilomètres de lignes nouvelles permettent d'une part de répondre aux besoins des Franciliens pour leurs déplacements de banlieue à banlieue, et d'autre part d'assurer une liaison performante entre les aéroports, les gares TGV franciliennes, et les pôles de recherche et d'enseignement. Le métro Grand Paris est une réponse globale à ce défi. Nous attendons deux millions de voyages à l'ouverture du métro Grand Paris. Par comparaison, c'est 3 fois le trafic du RER A chaque jour.

Pour ce qui concerne le développement économique et territorial, neuf territoires de développement ont été identifiés. Le métro Grand Paris permettra d'augmenter l'attractivité

du secteur La Défense-Nanterre, et de les relier aux autres bassins d'emploi et de vie de la région Île-de-France. Plus de 8 millions de touristes fréquentent également le site chaque année, venant de la province et de l'étranger. Le fait d'être à la fois le premier quartier d'affaires européen avec 5 filiales d'excellence (celle de la finance et de l'assurance pour à peu près 25 %, celle du secteur de l'énergie, celle des technologies, de l'information et de la communication, celle du conseil et du service aux entreprises, et celle de l'environnement), le plus gros centre commercial européen, le deuxième palais des congrès de France, le quatrième cinéma, et un avenir architectural de premier plan, au fond de La Défense non seulement un vrai lieu de vie, de travail et de loisirs, mais surtout un des moteurs de l'économie francilienne et nationale.

L'un des objectifs des gares situées au cœur du réseau du Grand Paris est de relier le hub de La Défense aux aéroports, ainsi qu'au pôle de développement de la région Île-de-France. Les lignes rouge et verte relient La Défense aux aéroports, et favorisent le quartier d'affaires vis-à-vis de ses concurrents européens, mieux reliés au monde aérien jusqu'à présent. Les entreprises ont besoin pour s'implanter, et pour se développer, d'un système de transport fiable, rapide et efficace.

Nous voyons sur cette carte les gains de temps depuis La Défense. Par exemple, La Défense - Roissy en 29 minutes seulement, au lieu de 52 minutes. La Défense-Orly en 35 minutes, au lieu de 58 minutes. Pour le TGV, une liaison entre La Défense et Massy-Palaiseau : 25 minutes, contre 53 minutes. Les gares du secteur La Défense-Nanterre, atouts majeurs de la réussite de La Défense. La desserte de transport en commun doit être adaptée à son niveau de fréquentation actuelle et future, l'une des plus importantes d'Europe. Ce sont 400 000 personnes qui utilisent le hub de transport de La Défense par jour.

L'ambition de l'État est de faire de La Défense-Nanterre un quartier métropolitain et une cité financière d'envergure mondiale. Deux projets de développement sont en cours, aux Groues et sur Les Terrasses. Le nombre d'emplois va plus que doubler, et à La Défense, le plan de renouveau va également permettre d'augmenter très significativement le nombre d'emplois, environ plus de 20 %. Il y aura à terme encore 4 fois plus d'emplois à La Défense que sur le secteur de La Folie. Autrement dit, 80 % des emplois évoqués seront sur La Défense. La densité d'emploi de La Défense historique reste très forte. Au-delà de la présence du monde économique, le logement est appelé à tenir une place majeure, visant à davantage de mixité, du logement social à l'accession à la propriété. Mais le plan de renouveau de La Défense, c'est aussi l'ambition de transformer l'image de ce cluster. L'enjeu est d'en faire une cité vivante en permanence, au-delà des heures de bureau.

Pour relever ce défi, le métro Grand Paris propose de doter ce territoire d'infrastructures ferroviaires de premier plan. Cela se traduira par l'implantation de 2 gares de la ligne verte, à la fois sur La Défense et Nanterre-La Folie, et d'une gare au terminus de la ligne rouge sur La Défense. À Nanterre, une gare de proximité, au service d'une nouvelle centralité, desservira

des zones d'habitats et d'emplois. L'arrivée d'Éole et peut-être de la future ligne à grande vitesse Paris-Normandie bénéficiera à Seine-Arche. À La Défense, la gare permet l'articulation des lignes verte et rouge, et constitue un enjeu majeur. Elle permet de valoriser et d'organiser au mieux les correspondances, afin de favoriser l'effet réseau sur ce cluster. Il est à noter que ces deux gares ont des fonctionnalités différentes. La gare sur le secteur de Nanterre accompagne le développement du nouveau quartier, et les connexions des lignes verte et rouge à La Défense viendront quant à elles accompagner le renouveau du quartier de La Défense.

Il existe des conditions à la présence d'un hub performant : par définition, le plus grand nombre de lignes en correspondance ; des espaces correctement dimensionnés et compacts ; et des temps de correspondance faibles. Comme vous le voyez sur le schéma, La Défense obéit à ces critères. Aujourd'hui, sont présents à La Défense : le RER A ; la ligne 1 du métro ; le tramway T2 ; les lignes de Transilien L et U ; et les 15 lignes de bus. Il y aura demain le prolongement du RER E, et les lignes verte et rouge en correspondance. De plus, le renforcement du hub de La Défense par la ligne rouge au Sud et la ligne verte au Nord permet de renforcer la robustesse de l'ensemble du système de transport à l'Ouest parisien. Un incident sur une ligne ne sera plus jamais vécu comme le parcours du combattant grâce aux différentes alternatives proposées par les nombreuses lignes.

La connaissance des flux en 2009 nous permet de constater que le hub de La Défense est performant avec 75 000 personnes qui transitent à l'heure de pointe du matin. 31 000 personnes y font des correspondances, et 44 000 sortent sur le parvis. À l'horizon 2035, 62 000 personnes diffuseront sur l'ensemble des quartiers, à l'heure de pointe du matin, soit près de 40 % de plus qu'en 2009. Les échanges entre les différents modes de transport ont plus que doublé. C'est pourquoi l'enjeu se porte également sur la bonne organisation de ces correspondances. Des études sont déjà en cours, en associant les partenaires présents sur La Défense : la DRIEA, l'EPADESA, De Facto, RFF, la RATP, et la SNCF. Ces études montrent déjà qu'il existe des solutions d'implantation.

Vous voyez sur ce plan la représentation de la Grande Arche à gauche, les 4 Temps et le CNIT, le tracé de la ligne de RER A en rouge, la ligne 1 du métro en jaune, le tramway T2 en lilas, les lignes de Transilien L et U en bleu. Vous voyez en violet les 3 implantations à l'étude de la gare d'Éole : le CNIT, le boulevard circulaire, et le boulevard Gambetta. Nous allons vous montrer des exemples qui ne sont pas exhaustifs, mais qui illustrent les possibilités d'implantation des futures gares du métro Grand Paris.

Voici le scénario des gares du métro Grand Paris regroupées sous le centre commercial des 4 Temps. Nous vous montrerons peut-être plus tard, à l'occasion de questions, qu'il y a des espaces qui existent déjà, sans que nous ayons à les fabriquer. Le terminus de la ligne rouge et le passage de la ligne verte sont présents sur ce schéma. Un autre schéma vous montre l'implantation du terminus de la ligne rouge, rue Carpeau, et de la gare de la ligne verte

entre le parvis et le CNIT. Il y a un troisième scénario où l'on observe le terminus de la ligne rouge sous le centre commercial des 4 Temps, et la gare de la ligne verte située entre le parvis et le CNIT. Les deux gares de Nanterre et de La Défense-Grande Arche sont complémentaires. La gare de la Grande Arche permet de désaturer les réseaux actuels.

Nous allons vous proposer un exemple de trajet qui illustre l'effet de désaturation qu'apporteront les lignes de rocade du métro Grand Paris. Aujourd'hui, depuis Antony, on rejoint la défense en 37 minutes par les lignes B et A. Demain, au départ d'Antony, on rejoindra La Défense en 29 minutes par la ligne B et la ligne rouge. L'intérêt est double : un gain de temps de 8 minutes grâce à la qualité des interconnexions et la vitesse commerciale élevée ; et une désaturation, puisque l'on ne passe plus par Paris. À titre de comparaison, nous avons fait l'exercice consistant à faire arriver la ligne rouge à Nanterre, et non à La Défense. Les effets bénéfiques de la rocade pour aller à La Défense dès lors que la ligne rouge ne passe pas à La Défense. Des milliers de voyageurs sont obligés de faire une correspondance supplémentaire à Nanterre, pour se rabattre sur La Défense. Il n'y a plus de gain de temps. Le trajet par la rocade est plus attractif, et les lignes A et B continuent d'être empruntées pour des déplacements de banlieue à banlieue.

La mise en œuvre du projet : comme vous le voyez sur cette planche, le projet est ambitieux. 21 à 23 milliards d'euros. Vous voyez la temporalité. C'est évidemment un effort financier de première importance. Chaque grande période a été marquée par un défi à relever en matière de transport : le métro en 1900 ; le RER dans les années 70 ; il est aujourd'hui le métro Grand Paris, qui est la réponse aux défis de la région Île-de-France du XXI^e siècle. Merci à vous.

André SANTINI: Madame la Ministre, Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission du débat public, Messieurs les Préfets, Madame le Maire, Messieurs les Maires, Mesdames et Messieurs les parlementaires, et vous tous, y compris surtout ceux qui sont debout, qui ont pris sur leur temps pour débattre avec nous à votre écoute de votre avenir, en conclusion de cette présentation du métro Grand Paris à La Défense, je reviendrai brièvement sur 3 idées. Premièrement, comme vous l'avez vu, en apparence, La Défense, premier quartier d'affaires d'Europe, est bien desservi. Et en réalité, nous espérons, avec les projets qui vous sont présentés, compléter au contraire pour plus de facilité et d'humanité. Que ce soit avec la ligne A, que ce soit la ligne 1, les lignes de Transilien, le tramway T2 et les 15 lignes de bus, un résultat est atteint aujourd'hui. 85 % des personnes qui viennent à La Défense utilisent ces transports en commun.

Il faut que cette caractéristique perdure, et nous n'avons pas d'autre choix que d'accompagner des développements ambitieux. Pour ces raisons, le métro Grand Paris propose une gare à La Défense-Grande Arche en correspondance avec toutes les lignes qui passent déjà par ce pôle majeur. La deuxième idée est qu'il faut désaturer les réseaux existants. Trop de personnes sont encore contraintes de passer par Paris. Nous avons le

devoir collectivement de trouver une alternative à ce réseau. L'arrivée des lignes rouge et verte à la gare de La Défense-Grande Arche permet de répondre à ce besoin, et de désaturer la ligne A, la ligne 1 et la ligne 13 qui sont depuis trop longtemps difficiles à vivre pour tous ceux qui les empruntent.

Enfin, dernière idée : il faut relier les sites, les grands pôles économiques d'Île-de-France, et les grands pôles européens. C'est ce que le réseau du métro Grand Paris propose en reliant La Défense aux aéroports de Roissy et d'Orly. Comment est-il possible qu'une capitale de rang mondial comme la nôtre n'ait pas encore construit ces liens directs vers ces portes qui ouvrent sur le reste de la France et de l'international.

Ces 3 idées, chers amis, doivent vous convaincre que les nouvelles lignes doivent passer par La Défense. C'est possible. Nous l'avons vu. Les études sont lancées. Nous pouvons faire confiance aux ingénieurs et aux urbanistes pour trouver les meilleures solutions d'insertion afin que les salariés du secteur, les habitants, et les touristes aussi, prennent plaisir à venir à La Défense, lieu emblématique s'il en est.

Le maître mot de l'attraction sera le dialogue avec les autres projets, avec les élus locaux et avec les associations. La seule limite dont nous sommes tous conscients est comptable. Si nous ne réalisons pas ce projet aujourd'hui, nous ne le ferons jamais. Je voudrais enfin rassurer mon ami le Président HUCHON. Au Conseil des ministres d'hier, sous le contrôle des ministres présents, je lis qu'un nouveau mécanisme de financement des projets du Grand Paris, notamment la construction d'une double boucle de métro automatique d'un coût de 22,7 milliards d'euros, a été inclus dans le collectif budgétaire 2010 présenté hier en Conseil des ministres. Merci à tous et à toutes.

Michel GAILLARD : bien. La réunion publique de ce soir concerne les 3 projets qui viennent d'être présentés. Il nous est apparu quand même indispensable, parce que l'on nous pose souvent la question, d'avoir un éclairage sur le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie dont le Préfet Jean-Pierre DUPORT préside le Comité de pilotage, et a bien voulu accepter ce soir de venir nous dire quelques mots sur ce projet qui sera je le crois l'objet d'une saisine prochaine et d'un débat public lui aussi à la fin de l'année prochaine.

Jean-Pierre DUPORT, Président du Comité de pilotage de Ligne Nouvelle Paris-Normandie : merci Monsieur le Président. Je demande de considérer à toutes les personnalités qui sont là que les saluts que Messieurs GAILLAR, HUCHON et SANTINI leur ont adressés, je les leur adresse également.

Mesdames et Messieurs, je voudrais donc vous présenter, comme vient de le dire Michel GAILLARD, un projet qui doit s'articuler avec l'ensemble du réseau francilien de transport en commun et qui sera défini à l'issue de ce débat public. Je le ferai sans transparent pour une raison simple, à savoir que nous ne sommes pas suffisamment proches des conclusions des

études pour que nous vous présentions des hypothèses qui fixent les choses, ne serait-ce qu'à travers des transparents.

Le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie est un projet qui vise à améliorer les relations ferroviaires entre l'Île-de-France et les régions normandes. C'est un projet déjà ancien qui n'a jamais abouti, et qui a été relancé en 2009. Il est aujourd'hui retenu dans le schéma national des infrastructures de transport, avec l'objectif d'une réalisation en 2020, avec une première étape entre Paris, La Défense et Mantes. Des études préalables ont été lancées au début de l'année 2010, avec l'objectif d'organiser un débat public sur ce projet à partir d'octobre 2011.

Le projet répond aux principaux objectifs suivants que je vais évoquer rapidement, avec tout d'abord réduire les temps de parcours entre Paris et la Normandie. L'objectif fixé par le Président de la République a été Paris-Le Havre en 1h15, Paris-Rouen en 45 minutes, et Paris-Caen qui a été ramené de 1h30 à 1h15 après des discussions avec les collectivités locales. Les objectifs pour les Normands sont essentiellement de maintenir un accès performant à Paris en Gare Saint-Lazare, d'accéder au pôle de La Défense, et d'améliorer les relations avec Roissy. Mais ce projet a également des objectifs franciliens d'améliorer les dessertes de l'Ouest de l'île de France au-delà des améliorations apportées par le projet Eole, avec la création d'une infrastructure nouvelle entre La Défense et Mantes. Dans les travaux que nous menons aujourd'hui, il y a 3 ancrages envisagés dans l'Ouest francilien au-delà de Saint-Lazare, à savoir Nanterre-La Défense, Mantes, et peut-être une gare dans le secteur de confluence qui pourrait assurer une amélioration de la desserte en direction de Cergy-Pontoise. Ceci devrait permettre d'améliorer la qualité de service offerte par les RER A et E, par la ligne Paris-Cergy, et par la tangentielle.

Dans l'état actuel de nos réflexions, il est envisagé une nouvelle gare dans le secteur de Nanterre-La Défense, dans ce projet de ligne Paris-Normandie. Nous envisageons cette gare pour répondre à 3 objectifs : celui d'accéder au pôle de La Défense ; celui d'offrir un accès complémentaire à celui de la Gare Saint-Lazare pour les Normands qui souhaitent aller dans l'Ouest de l'île de France ; mais d'offrir également des liaisons avec Roissy, qui a de bonnes correspondances avec le système de transport public, qui permettra d'accéder à Roissy. À ce stade du projet, 3 localisations sont envisagées et en cours d'étude, à savoir dans le secteur de Nanterre-Université, dans le secteur des Groues, ou au plus près de Cœur Transport. Aucune décision sur celles qui seront présentées au débat public n'a été encore prise par le Comité de pilotage.

Les principaux enjeux qui seront pris en compte pour retenir les hypothèses qui sont présentées à la CNDP, et ensuite au débat public je l'espère, sont au nombre de 4 : la qualité de correspondance avec le réseau de métro automatique ou avec Arc Express ; la cohérence avec les projets de développement urbain envisagés sur le territoire, l'efficacité du système de transport, mais aussi son exploitabilité ; et le dernier élément qui n'est pas sans

importance, à savoir le coût qui pourra bien évidemment être différent suivant les options retenues.

Les études se poursuivent, avec l'objectif de saisir la CNDP à la fin du mois de février 2011. Les caractéristiques du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie seront établies en s'appuyant sur les enseignements et les orientations retenus dans les différents débats publics en cours. Les propositions seront donc présentées comme je l'ai dit dans un an lors d'un débat public qui devrait se situer, si la CNDP retient la proposition, entre le mois d'octobre 2011 et le début de l'année 2012. Merci Monsieur le Président.

Michel GAILLARD : merci Monsieur le Président. Dernier exposé de cette série de présentations. Au début de la rencontre, j'aurais dû nous excuser, nous les Commissions Particulières, d'avoir organisé une telle série de présentations. Je crois néanmoins que c'était indispensable, et que nous ne pouvions pas faire autrement. La dernière présentation va donc être effectuée par Monsieur Jean-Claude RUYSSCHAERT, Directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement, qui va nous présenter quelques réflexions conduites par sa direction sur les flux à terme à La Défense, et peut-être les contraintes qui pourraient en être issues dans le cadre des projets en cours, qui seraient peut-être à intégrer dans ces projets, en tout cas à prendre en considération.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement : Madame et Messieurs les Ministres, Monsieur le Préfet, Mesdames et Messieurs, je vais essayer d'être le plus rapide possible, et le moins technocratique possible, dans cette présentation. Simplement en guise d'introduction, nous avons souhaité, avec les services de l'État, l'État étant garant de la sécurité et du développement des territoires économiques, sur un territoire exceptionnel comme celui de La Défense, anticiper sur un certain nombre d'enjeux qui vont se présenter dans les quelques années qui viennent. Il y a par ailleurs des problèmes de sécurité sur ce site de par la fréquentation et l'importance des flux qui paraissent fondamentaux. En dernier point, la diversité des maîtres d'ouvrage et des opérateurs nécessite qu'à un moment donné, une certaine priorisation soit assurée, et que l'on identifie bien les points de convergence.

Les flux actuels : nous avons actuellement 75 000 usagers à l'heure de pointe, qui se répartissent en 44 000 en termes de desserte, c'est-à-dire d'usagers qui sortent sur le parvis ou qui sortent dans les différents lieux d'activités, et 31 000 voyageurs qui sont en correspondance entre les différents secteurs. De manière plus précise, en sortie de ces 44 000, vous avez un schéma qui représente les sorties sur le site de La Défense. Je ne commenterai pas ces chiffres. L'étude que nous avons conduite l'a été sur la base d'une situation actuelle d'emplois est de 150 000 sur le cœur Défense, et d'environ 20 000 sur Nanterre-Les Groues. À l'horizon 2035, notamment en utilisant les chiffres fournis par l'ÉPADESA, on peut estimer - c'est un ordre de grandeur, je crois qu'il ne faut pas s'attacher à la précision de ces chiffres - environ 40 000 de plus, c'est-à-dire 190 000 sur le cœur

Défense, et 50 000 sur Nanterre-Les Groues, le chiffre global étant plus important puisqu'il dépasse les deux périmètres en cause.

Nous avons essayé d'en déduire un certain nombre d'éléments en termes de flux, toujours à l'heure de pointe. En desserte pure actuelle, je rappelle le chiffre de 44 000 d'entrées-sorties sur la dalle. Ce chiffre est porté à 61 000 avec le RER. Et avec les lignes nouvelles, que ce soit la ligne d'Arc Express ou les lignes de la Société du Grand Paris, le chiffre maximum tel que nous l'avons estimé tourne à 62 000 en sortie. Vous verrez qu'en correspondance, le chiffre est inversé. C'est-à-dire que la correspondance s'inverse totalement suivant la nature des réseaux : 31 000 actuellement ; 55 000 avec le RER, en correspondance ; et on passe à 73 000 dès lors que les lignes en rocade, les lignes nouvelles, sont réalisées.

Un petit zoom détaillé sur ces correspondances. Elles se passent premièrement entre des lignes existantes. Le chiffre de 23 000 que vous voyez apparaître fait référence à des correspondances entre les lignes du pôle existant. 9 000 se situant entre les lignes nouvelles créées. Et 41 000 passent de l'ancien réseau vers le nouveau réseau, en nombre de voyageurs. Lorsque l'on regarde les hypothèses avancées par les différents maîtres d'ouvrage sur l'organisation de la desserte, il y a deux sites (La Défense et Nanterre-Les Groues) qui permettent de positionner les gares intérieures de correspondance. Nous avons essayé d'identifier, à travers des prévisions de trafic, au travers des hypothèses générales d'organisation, une analyse multicritère qui corrobore pour une large part que le STIF a présenté tout à l'heure, à savoir l'impact des différentes implantations.

L'accès aux emplois : le cœur des emplois, nous l'avons vu tout à l'heure, 190 000 par comparaison aux 30 000, se situe sur le cœur Défense. Une hypothèse de gare centralisée aurait donc un impact plus positif que la gare implantée sur Les Groues. La désaturation des pôles actuels est également un critère positif. En revanche, sur la désaturation en termes de correspondances, l'éclatement des gares sur le territoire favorise plutôt une implantation sur Les Groues. En revanche, sur le réseau existant, une implantation en hub favorise la désaturation des lignes existantes de manière majorée. En revanche, une implantation d'un hub avec l'ensemble des gares sur le même site rend la réalisation plus complexe.

Je vais passer sur ces deux éléments du mouvement pour illustrer un peu plus rapidement mes propos. Là encore, n'attachez pas une importance particulière aux chiffres qui résultent d'une modélisation. Si on analyse aujourd'hui le trafic prévisible à l'horizon de réalisation des transports, si l'ensemble des lignes, Rcade et Lignes Nouvelles, se situe sur La Défense proprement dite, on mesure un impact sur les réseaux existants. Par exemple, nous avons souhaité l'illustrer au travers de ces propos qui visent la gare esplanade. La desserte actuelle de la partie Est de La Défense, dans une configuration avec une gare centrale où se centralisent toutes les lignes, Rcade et Lignes Nouvelles, conduit en fait à une augmentation de la fréquentation de la ligne 1, et une augmentation de la population sortant à la gare esplanade. Cela nécessitera obligatoirement une action sur cette zone.

Nous aurons le même phénomène si les gares sont implantées de manière différenciée, c'est-à-dire les rocades existantes plutôt sur le cœur Défense les lignes nouvelles sur les Groues. Nous aurons toujours le même nombre de voyageurs directement liés aux emplois du secteur Est de La Défense sortant à la gare d'esplanade. En revanche, le parcours pour parvenir à ce point de sortie est très différent, et nous avons un impact assez fort sur le dimensionnement des trafics prévisibles sur les différentes hypothèses, avec une moindre fréquentation des lignes nouvelles, une sur-fréquentation des lignes existantes, puisque le parcours pour parvenir sur ce lieu sera beaucoup plus court en utilisant les réseaux existants qu'en empruntant deux correspondances successives pour desservir ce secteur.

En guise de conclusion, puisque je ne veux pas alourdir cette présentation, et laisser place au débat, cette étude n'a pas pour vocation de privilégier tel projet et tel implantation. Je crois que le débat public est là pour cela. En revanche, les hypothèses que nous avons dégagées ne préjugeront pas d'implantations. Elles ont pour objet de mettre l'accent sur les enjeux et l'aide à la décision qui sera identifiée, et d'anticiper les enjeux auxquels les maîtres d'ouvrage quels qu'ils soient devront répondre dans les localisations des gares futures. Je vous remercie de votre attention.

Michel GAILLARD : merci bien pour cette présentation. Si vous le voulez bien, nous allons passer à la phase du débat lui-même, des questions, des opinions et des avis que vous avez à exprimer. Vous êtes très nombreux. Il va donc falloir un peu de discipline. Voilà quelques règles qui sont rappelées. On ne pose de questions qu'avec un micro. On se présente si possible avant de poser sa question. Et puis on essaie de tenir son intervention dans les 3 minutes imparties. Nous aurons sinon du mal à avoir beaucoup d'interventions. Si vous le voulez bien, je prends donc la première question qui est devant moi. Mes collègues sont là pour m'appuyer. Ils vont notamment gérer les questions écrites qui vont nous parvenir. Monsieur LEBLOND fera la conclusion en fin de réunion.

Jean-Yves DURANCE, résident de l'association « Utilisateurs de La Défense », CCI de Paris et élu du 92 : l'association des utilisateurs de La Défense, qui a rédigé un cahier d'acteurs, représente les acteurs économiques, c'est-à-dire les entreprises, qu'elles soient propriétaires ou utilisatrices du secteur de La Défense, et aussi les pôles universitaires, Léonard de Vinci, Dauphine, l'IESEG et Paris Ouest Nanterre. Je m'attarderai plus sur Éole. Premièrement, j'ai entendu avec beaucoup de satisfaction la convergence, ou plus exactement la compatibilité des projets, qu'il s'agisse d'Arc Express ou de la Société du Grand Paris, avec le projet Éole. Je m'en réjouis, parce que c'est quelque chose de complètement indispensable. La situation actuelle du transport dans le secteur de La Défense est proprement insupportable. Tout le monde le sait. Je n'y reviendrai pas, mais il nous faut trouver des solutions, et des solutions rapidement. Éole est incontestablement un atout. Je suis heureux de voir que c'est reconnu.

Je pense en revanche que son urgence est très grande, et que le délai de 2020 qui est donné est trop long. Il est d'ailleurs beaucoup plus long que ce que le Président de la République

avait exprimé lorsqu'il est venu à La Défense en juin 2009. Il avait parlé de 2017 à 2018, 2017 même plus précisément. Mon sentiment est qu'à partir du moment où il y a une véritable vision partagée sur l'importance d'Éole, nous pouvons gagner au minimum deux ans par rapport au schéma qui est prévu, et cela de manière raisonnable. L'autre point que je voudrais souligner, c'est que dans les tracés qui sont proposés en alternative, nous avons été relativement discrets sur la porte Maillot. Il nous paraît indispensable d'avoir un arrêt à la porte Maillot, indispensable pour l'ensemble de La Défense, à la fois pour la liaison de La Défense avec le quartier Maillot, mais surtout pour l'interconnexion avec le RER C qui aujourd'hui, quand les usagers du RER C veulent aller à La Défense, ils sont obligés d'emprunter une ligne 1 qui est complètement saturée. C'est donc pour nous un point très important, et je voulais vous le souligner.

Sur la partie Arc Express et Société du Grand Paris, le point qui nous paraît essentiel, et qui nous semble à ce stade différencier les deux projets, est la desserte directe et rapide de Charles-de-Gaulle, et à travers la desserte de Charles-de-Gaulle, également la liaison avec les grands pôles d'événements que sont Le Bourget, et plus encore le parc des expositions de Paris-Nord Villepinte. Ceci est pour nous quelque chose de tout à fait essentiel. Voilà Monsieur le Président ce que je souhaitais vous dire. C'est plus une déclaration que des questions.

Michel GAILLARD : merci. Nous allons changer de côté. J'ai noté deux ou trois questions. Monsieur, par exemple ?

Jean-Philippe CLEMENT, Secrétaire général de l'association « naturellement Nanterre » : j'interviendrai assez brièvement, parce que je vais limiter pratiquement mon intervention à une adresse aux élus locaux, en particulier de la petite couronne. Je voudrais simplement rappeler que le projet qui est présenté ici sous la forme d'Arc Express avait déjà été présenté à peu près dans la même architecture et la même configuration en 1989, par la direction régionale de l'équipement dans le cadre de son livre blanc préparatoire à la révision du schéma directeur, qui a abouti en 1994, et que ce schéma, faute de soutien des élus locaux, n'a pas abouti, et s'est transformé, dans le schéma directeur de 1994, en quelque chose qui faisait le tour de Paris, et qui racontait des bouts de métro et des bouts de tramway.

Je mesure le niveau de progrès au niveau de la conscience des agglomérations réalisées par les élus locaux depuis 20 ans, puisqu'ils ont enfin réussi à se mettre d'accord sur un projet de rocade entre le périphérique et l'A86, qui assure des objectifs qui sont assez clairement formulés par le syndicat d'étude qui s'appelle Paris métropole, à savoir réaliser sur l'ensemble de l'agglomération une déstructuration des transports et un niveau de desserte et d'équipements identique si possible à celui de Paris intra-muros.

Je ne rajouterai pas grand-chose, si ce n'est simplement, si ce n'est pour rappeler nos positions en tant qu'association de défense de l'environnement sur les 3 projets. Bien évidemment, ce que j'ai dit précédemment fait penser que nous avons une préférence très

nette sur l'architecture et la configuration d'Arc Express, que nous sommes pour l'opération de prolongement d'Éole, en attirant quand même l'attention que nous sommes encore en agglomération urbaine dense lorsque l'on arrive au Petit Nanterre, et donc que la solution du terrier est celle qui voit plutôt notre préférence, même si on annonce qu'il y aura une pénalisation, parce que les trains n'y rouleront plus qu'à 90 km/h. Si ma foi on doit descendre de 120 km/h en surface à 90 km/h en souterrain, il nous semble que cela doit être un inconvénient gérable.

Michel GAILLARD : je voudrais profiter de votre intervention sur le terrier à Nanterre pour rappeler que notre soirée a un thème. Ce sont les guerres à La Défense-Nanterre. Donc s'il vous plaît, évitez les questions qui sortent du domaine de l'objet de la réunion. Dans tous les cas, essayons de ne pas trop nous écarter de ce thème central de la rencontre.

Pierre LAURENT, conseiller général Front de gauche Île-de-France : je vais m'écarter un peu du thème, mais c'est lié, parce que la question de l'aménagement est liée. Pour avoir mené un certain nombre de débats dans le secteur de La Défense durant la campagne électorale, il m'est revenu pas mal de choses, et il me paraît important de les rapporter ici lors du débat public. Je crois que le premier objectif visé quand il va falloir hiérarchiser les projets, les étaler dans le temps et choisir, doit être le maillage de plus fin possible des populations et des territoires. Cela me paraît extrêmement important. La région souffre évidemment un manque de liens de banlieue à banlieue. Encore faut-il préciser que dans ces liens de banlieue à banlieue, nous ne voulons pas de choses qui survolent les territoires. Il y a beaucoup de gens qui viennent ici, mais ils viennent d'ailleurs. En Île-de-France, il faut pouvoir arriver ici, mais il faut pouvoir partir le matin de chez soi. Dans tous les territoires de l'Île-de-France, il faut donc mailler correctement le territoire partout, afin de pouvoir rendre fluides les transports en Île-de-France. C'est l'inégalité de desserte des territoires qui est l'un des enjeux importants.

Il faut aussi réduire les inégalités de desserte entre les territoires. Nous pensons de ce point de vue que forcer la boucle autour de Saclay plutôt que doubler la desserte à l'Est serait une hérésie dans la situation actuelle, et en termes de priorité. Et pour cette raison, je pense qu'il faut penser les choix en lien avec une conception du territoire. Puisque nous sommes aujourd'hui à La Défense, est-ce que nous voulons doubler La Défense telle qu'elle est aujourd'hui sur le modèle actuel ? Est-ce que l'on veut forcer la création d'un pôle à Saclay, ou est-ce que l'on veut valoriser tous les territoires actuels de l'île de France, pour rendre ces territoires accessibles et fluides entre eux ? Il y a donc un lien étroit entre les choix de transport que l'on fera et les choix d'aménagement.

La dernière remarque que je veux faire, c'est que de ce point de vue, la question du financement qui a été évoquée au début n'est pas du tout neutre. Il faut parler des sommes qui ont déjà été dégagées. Comme le disait effectivement le Président HUCHON, on manquait effectivement de réponse du côté de l'État sur cette question-là. Il y a des

propositions comme le doublement du versement transport. Mais il faut aussi, quand on nous annonce des nouveaux financements comme l'a fait Monsieur SANTINI tout à l'heure, parler desquels, parce que le Conseil des ministres d'hier, par exemple, envisage une taxe qui est en fait une surtaxe d'habitation pour tous les habitants de l'île de France afin de financer ces transports, et le collectif budgétaire dont nous parlons. Si nous allons vers cela, nous allons rendre le locatif impossible dans les zones que nous allons desservir un peu mieux, et nous allons continuer à envoyer des gens plus loin. Si on fait du transport plus dense, il faut donc aider les populations à rester sur place. Cela ne peut donc pas être en faisant tout le temps payer ces populations, notamment les populations mal desservies aujourd'hui, que l'on finance le développement des transports. Sinon, on éloigne à nouveau les populations. C'est donc un travail de Sisyphe. On densifie là où l'on chasse les populations. Il faut faire le contraire. Il faut densifier en aidant les populations à vivre et à travailler là où elles sont aujourd'hui, en valorisant tous les territoires de manière équilibrée en Île-de-France. Merci.

Applaudissements

Michel GAILLARD : merci. Monsieur ?

Gilbert LEONHART, associations 4D et ALU3 : merci Monsieur le Président. Je ne suis qu'un simple citoyen qui participe à la rédaction d'un cahier d'acteur avec l'association 4D. Ma question va être très précise, et cantonnée au problème d'Éole. Le cahier d'acteurs que nous préparons concerne les 3 projets, à savoir Arc Express, le métro du Grand Paris, et Éole. Ma question concernait Éole. Nous ne parvenons pas à obtenir de réponse à la question suivante : la gare d'Éole sous Saint-Lazare prévoit le raccordement au réseau aérien de la Gare Saint-Lazare. L'utilisation du réseau aérien entre Saint-Lazare et La Défense permettrait de desservir un peu la banlieue, Batignolles, Bois-Colombes, etc. Le coût du raccordement est semble-t-il évalué à quelques centaines de millions d'euros, contre 2 milliards pour faire un tunnel qui va doubler le tunnel du RER A, et de la ligne 1. On enfourne une fois de plus des milliards sous le territoire parisien, et on ne regarde pas à l'économie de dépenses.

J'ai posé la question par écrit. J'aimerais avoir des réponses argumentées sur les raisons qui ont fait que ce choix qui était prévu à l'origine n'a pas été retenu, et pour quelles raisons ? J'ai en outre une question complémentaire sur l'environnement, puisqu'il me reste 10 secondes. Le problème du CO² est évoqué dans le rapport d'une commission qui a été chargée, qui a fait un rapport très intéressant dans le projet du Grand Paris, sur les conséquences environnementales du projet du Grand Paris. Simplement, les éléments que nous avons pu recueillir montrent que faire du tunnel systématiquement est extraordinairement consommateur de CO². Il est bien sûr inévitable de faire du tunnel sur un certain nombre d'endroits. La solution aérienne serait néanmoins extrêmement économique, puisqu'un kilomètre de viaduc aérien coûte environ 4 fois moins cher qu'un tunnel. En plus, la dépense et la contribution en matière de CO² n'ont aucune mesure.

Michel GAILLARD : merci bien. Nous sommes toujours un peu loin des gares. Quelques éléments de réponse ?

Sandrine GOURLET : quelques éléments de réponse. Les projets que vous évoquez pour raccorder Paris Saint-Lazare à Haussmann-La Défense sont en quelque sorte le projet historique sur lequel nous avons travaillé il y a à peu près 20 ans, qui a été abandonné parce qu'il ne crée pas de capacités nouvelles. On raccorde directement, mais on ne crée pas des capacités supplémentaires. L'intérêt est que les trains vont pouvoir emprunter des voies depuis Mantes-la-Jolie, passer ensuite dans un tuyau, et ne pas aller à Saint-Lazare. Nous sommes limités par la capacité de Saint-Lazare. Nous ne pouvons pas créer de capacités supplémentaires. Ce projet a donc été abandonné parce que nous n'offrions pas de service en plus. Nous ne répondions donc pas à la demande de transport. C'est la raison pour laquelle nous avons abandonné ce projet.

En ce qui concerne les trajets en aérien et en souterrain, je pense également qu'il ne faut pas se voiler la face. Passer en aérien dans Paris, cela paraît aujourd'hui pas du tout acceptable socialement. Ce n'est ni dans l'air du temps, ni faisable techniquement de passer sous les fenêtres des gens, de leur amener du bruit, et de les exproprier. Quand vous regardez le tracé, nous passons en gros entre Haussmann Saint-Lazare, près de la porte Maillot, pour aller ensuite sur Neuilly. 8 kilomètres. Exproprier de part et d'autre ou faire des protections phoniques, personne n'en voudra. Ce n'est donc pas réaliste.

Michel GAILLARD : bien. Monsieur ?

Lionel FAVIER, membre AUT Île-de-France : j'aurais deux remarques concernant précisément La Défense. D'abord tout à l'heure, en parlant de la gare de La Folie, nous avons parlé de friches. Ce ne sont quand même pas tout à fait des friches. Et le complexe historique ferroviaire autour de La Défense, de La Folie, des anciens ateliers SNCF de la gare de triage de La Folie, c'était un complexe assez important. Et il ne faut pas oublier qu'il n'y a pas que les êtres humains qui ont besoin de se déplacer. Les marchandises et le fret se déplacent également. Il ne faudrait pas que tout soit reporté sur la route parce que l'on veut utiliser la totalité de la capacité ferroviaire disponible pour un service aux voyageurs aussi efficace et aussi nécessaire soit-il. Il ne faut pas oublier le fret.

La deuxième chose est que l'on parle de la ligne à grande vitesse Paris-Normandie. On parle également du prolongement d'Éole jusqu'à Mantes. Il doit certainement y avoir un endroit où ces deux projets se recoupent. Il ne faudrait pas par exemple que les TGV prennent les sillons occupés actuellement par les trains corail desservant la Normandie. On est en train de créer une France où il y aurait une desserte TGV de grandes villes, de grandes cités, ou de pôles d'excellence. Et entre ces grandes villes ou ces pôles d'excellence, ce serait le désert français. La Normandie, ce n'est pas uniquement Rouen, Le Havre et Caen. Il y a d'autres villes entre Rouen et Paris. Il serait donc également important que le trafic régional ne soit pas sacrifié, parce que la SNCF se comporte assez mal d'une manière générale. Elle mise tout

sur le TGV. Elle crée même des gares TGV à l'égard de la correspondance avec les trains régionaux. C'est ce qui s'est malheureusement passé plusieurs fois en France. C'est-à-dire qu'elle organise elle-même le déclin de ses trains régionaux, parce que cela ne l'intéresse plus.

Lors de son voyage à Troyes, le Président Nicolas SARKOZY a bien prévu des moyens pour ces trains d'aménagement du territoire dont fait partie précisément la ligne Paris-Normandie. Il ne faut donc pas sacrifier le trafic régional. Et je prends comme exemple Berlin. Il y a la formidable gare centrale. Et à côté de cette dernière, il y a la gare régionale où passent les trains régionaux, juste à côté de là où se trouve le siège de la Deutsche Bahn.

Michel GAILLARD : merci. Nous n'allons peut-être pas revenir sur la ligne Paris-Normandie, puisque comme nous l'avons dit tout à l'heure, il y aura un débat public le moment venu. Je n'avais pas compris que cela allait pénaliser les Transiliens entre Mantes et Paris.

Sandrine GOURLET : je peux peut-être juste répondre ? Au moins pour les usagers de l'Île-de-France, concernant la ligne nouvelle Paris-Normandie - en tant qu'autorité organisatrice des transports, nous nous occupons quand même plutôt des usagers individuels - ce qui nous intéresse, c'est que c'est en fait une nouvelle ligne entre Mantes et Nanterre. Cela va donc permettre aux trains normands de sortir de la ligne actuelle. Nous allons donc récupérer de la marge de manœuvre pour pouvoir faire circuler davantage de trains au bénéfice des usagers de l'Île-de-France. Pour l'Île-de-France, la ligne Paris-Normandie nous intéresse pour cette raison. Il s'agit vraiment d'une ligne nouvelle qui va permettre de dégager de la capacité au bénéfice des usagers de l'Île-de-France. Ce projet est donc intéressant pour nous.

Michel GAILLARD : donc tout bénéfice pour l'Île-de-France. J'ai une question écrite de Murielle VERRONACHI : *« Je ne comprends pas comment il est possible de mettre la gare d'Éole plus les deux gares du Grand Paris, lignes rouge et verte, sous les 4 Temps. Est-ce possible techniquement ? »*

Didier BENSE : nous avons pris en compte les différentes implantations proposées pour la gare d'Éole. Je n'ai pas vu a priori dans le dossier d'Éole d'implantation sous les 4 Temps, qui sont par contre une très bonne opportunité pour implanter les gares du métro Grand Paris, une ou deux, les études le diront. Comme certains le savent, mais peut-être pas tout le monde, il y a aujourd'hui une réservation qui existe sous les 4 Temps. Le volume de la gare existe donc déjà en réalité. C'est déjà creusé. Il faut donc y accéder, et aménager des accès vers la dalle et vers les autres lignes. C'est le véritable enjeu de la connexion des lignes du Grand Paris au hub de la Grande Arche.

Michel GAILLARD : donc sous les 4 Temps, c'est le Grand Paris, alors qu'Éole est sous le CNIT, sauf erreur de ma part.

Isabelle RIVIERE : juste un complément. Il va peut-être y avoir une photo de cet espace que nous avons sous les 4 Temps qui va vous être montrée. Cela peut être intéressant. Elle est en régie.

Michel GAILLARD : si la photo ne vient pas, nous passons à la suite.

Isabelle RIVIERE : la voilà.

Jean-François HELAS: je souhaiterais que nous puissions également répondre pour la partie concernant la compatibilité des gares, parce que je crois que c'est quand même un sujet qui est au cœur de la problématique ce soir, et qui concerne également Arc Express. Comme vous l'avez compris, dans une des deux variantes pour Arc Express, nous comptons effectivement utiliser également la réservation qui avait été prévue pour la ligne 1, sous le centre commercial des 4 Temps. De ce point de vue, il y aurait bien effectivement une difficulté à pouvoir réaliser en même temps en quelque sorte le Grand Paris dans cette version-là.

En ce qui concerne la compatibilité d'Arc Express avec la gare Éole, le STIF étant autorité organisatrice et maître d'ouvrage - en co-saisine pour l'un - des deux projets, la compatibilité a été bien entendue regardée entre la gare d'Éole sous le CNIT, complètement compatible avec la gare d'Arc Express dans la version La Défense au niveau des 4 Temps, ou dans la version sur Nanterre-Préfecture, où l'on situe la gare d'Arc Express justement entre les deux gares du RER A, Nanterre-Préfecture aujourd'hui, et du projet d'Éole-La Folie, ce qui permet, avec de bonnes correspondances, de pouvoir effectivement bien mailler le territoire à ce niveau.

Puisque j'ai découvert comme vous les projets de station proposés par le Grand Paris, c'est sans doute un sujet extrêmement compliqué, notamment dans le secteur de La Défense. Nous avons vu une proposition au niveau de la rue des Carpeaux, qui nous avait d'ailleurs été signalée par la RATP, que nous avons étudiée assez longuement, qui nous semblait intéressante, mais à laquelle nous avons renoncé, même si notre gare est plus petite que celle du Grand Paris, parce qu'il nous semble que nous n'arrivons pas à la serrer dans l'ensemble des contraintes à proximité de la Grande Arche, du CNIT et de l'opération Cœur Transport.

Je crois qu'il serait intéressant de ce point de vue, puisque nous sommes vraiment sur des choses très techniques et très précises, de pouvoir effectivement mettre en parallèle... Parce que là où je suis intéressé, je pense que beaucoup de monde a envie de savoir comment les choses se passent. Il serait intéressant de pouvoir disposer du dossier d'étude, comme on peut le faire sur Arc Express, également pour le Grand Paris.

Je voudrais en profiter, parce qu'il y a quand même pas mal d'interventions qui ont été faites avant, sur lesquelles nous n'avons pas eu l'occasion de répondre, si vous le permettez, Monsieur le Président. Je vais être très court. Monsieur a parlé effectivement d'un projet

ancien. Même si nous n'avons pas pu vous faire la présentation globale dans le temps imparti, il est vrai que nous tenons à ce projet du côté du STIF et de la région depuis très longtemps. Il a d'ailleurs porté beaucoup de noms. Cela a été Orbital. Il a été inscrit dans le SDRIF. L'association Orbival l'a défendu grandement. C'est effectivement un projet ancien, sur lequel beaucoup d'autres projets de transport de prolongement des lignes de métro ont anticipé également cette problématique de rocade, puisque c'est bien cela qui donne son sens. On vient effectivement raccorder l'ensemble des lignes du cœur de Paris à la boucle. C'est en outre un projet qui colle à la démographie récente, puisque depuis une dizaine d'années, la moitié des emplois se situe en proche couronne. C'est donc bien là ce qui sous-tend pour nous la justification du positionnement d'Arc Express.

Je crois que quelqu'un a également évoqué la question de la desserte fine. C'est fondamental, parce que cela fait partie de l'objectif essentiel d'Arc Express, à savoir de permettre d'irriguer la proche couronne au profit des gens. De ce point de vue, si l'on regarde par exemple entre Saint-Cloud et Pleyel, on n'est pas tout à fait dans la même configuration. Nous sommes sur 17 gares pour Arc Express, contre 7 pour le Grand Paris. Nous ne sommes donc forcément pas dans la même logique de desserte d'emplois. En matière de populations et d'emplois, il y aura deux fois plus de populations et d'emplois desservis par Arc Express.

Michel GAILLARD : bien. Nous allons éviter que la tribune ne mobilise le temps de parole. C'est quand même la salle qui est réunie ce soir pour s'exprimer. Il faut donc essayer d'être concis.

Didier BENSE : nous allons effectivement être très concis. Les emplois sont à La Défense. C'est très concentré. Le fait d'avoir 3 fois plus de gares n'est pas un gage d'avoir 3 fois plus d'emplois. Je pense que l'arithmétique n'est en l'occurrence pas tout à fait suffisante. Il est vrai que nous avons fait le choix d'un métro rapide. Il faut que nous l'assumions, et nous le disons. Ce métro rapide devrait s'interfacer avec des systèmes de diffusion que sont les bus et les sites propres partout où cela se trouve. Je crois que c'est effectivement quelque chose qui nous oppose. Nous avons tout à l'heure une intervention qui mettait en évidence l'intérêt de relier de façon performante le pôle de La Défense aux aéroports. C'est effectivement une proposition que nous avons, que l'on se trouve à La Folie ou à Grande Arche, puisque nous ne faisons pas le choix. Nous avons une ligne qui traverse et qui est une dorsale du territoire.

Moi j'aimerais savoir, du côté de la région, par rapport au projet de complémentarité qui a été proposé lundi, comment on fait pour aller de La Défense à Roissy quand on se trouve à La Folie ?

Michel GAILLARD : voilà typiquement ce que je ne souhaite pas, à savoir qu'une table parle avec l'autre. Ce n'est pas l'objet de notre rencontre. Je reviens donc à la salle, et je passe la parole à Monsieur.

Tony LUONG : je choisis le tracé du prolongement du RER E, parce qu'il faut que cette ligne soit la plus proche des correspondances des lignes 1 du métro et A du RER. Plus que cela, je suis un spécialiste, un passionné, un habitué, un expert et un amateur de la SNCF, sans oublier, mesdames et messieurs l'observatoire des trains de la SNCF. Merci beaucoup.

Michel GAILLARD : merci. Il y a derrière une question de Monsieur. Chacun son tour s'il vous plaît.

Claude Bernard MICHAUDELLE : sur la ligne Éole, comme ma femme est non-voyante, il faudrait que tous les trains arrivent au même niveau. Il ne faudrait pas reproduire l'erreur de Gretz-Armainvilliers, où il avait 1,5 mètre pour descendre du train sur le quai, et 30 cm entre le train et le quai. Il n'est pas évident de descendre avec les chiens guide d'aveugle. J'ai failli me casser la figure. De l'autre côté, il y avait des gens en fauteuil roulant. Après, c'est le parcours du combattant pour trouver exactement où est la sortie pour les handicapés. Il faudrait quand même éviter cela, car cela concerne quand même pas mal de monde. Merci.

Applaudissements

Michel GAILLARD : c'est la question de l'accessibilité d'une manière générale, qui vaut probablement pour les 3 projets.

Jean FAUSSURIER : je vais répondre, même si la question ne concerne bien entendu pas uniquement le projet Éole. Pour les gares nouvelles, d'une certaine manière, le sujet est relativement simple. Puisque c'est une gare nouvelle, on la construit nécessairement en accessibilité avec les quais au niveau. Le sujet sur lequel nous nous sommes engagés, et qui concerne les gares existantes qui sont situées entre Mantes et Poissy... Nous nous sommes engagés dans les études à un travail de mise à niveau entre les quais et les rames qui passeront, avec bien entendu une réflexion plus générale dans le cadre du schéma directeur d'accessibilité.

Michel GAILLARD : merci bien. Est-ce que vous souhaitez compléter sur l'accessibilité ?

Sophie MOUGARD : peut-être simplement sur le schéma directeur Accessibilité, que Jean FAUSSURIER vient d'évoquer. Nous y travaillons en termes de mise en œuvre. Il a été adopté par le conseil du STIF. Ce ne sont pas loin de 260 gares du réseau existant qui sont à mettre en accessibilité, en prenant en compte les équipements nécessaires pour tous les types de handicaps, avec un coût de l'ordre de 1,4 milliard d'euros. Une plate-forme commune de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre s'est mise en place avec la SNCF et RFF pour pouvoir tenir un challenge particulièrement redoutable, qui est d'avoir mis ces gares en accessibilité d'ici à l'horizon 2015.

Isabelle RIVIERE : l'accessibilité est effectivement un point majeur que nous avons travaillé, puisque nous aurons 40 gares nouvelles. C'est donc vraiment l'occasion de travailler sur cette accessibilité. Par contre, particulièrement pour vous, puisque nous sommes à La

Défense, comme nous vous l'avons dit, il va falloir travailler l'organisation de ces correspondances. C'est là où nous mettrons effectivement un point particulier sur l'accessibilité, pour pouvoir justement, par le biais de ces correspondances, accéder au mieux à nos quais, et évidemment à nos trains automatiques.

Vincent OLLIVIER, de l'association AD2S : il se trouve que cette question rejoint la précédente. Nous habitons évidemment dans ce territoire, comme ceux qui viennent y travailler, et ceux qui les traversent. Nous connaissons bien les réseaux de transport existants, leurs atouts et leurs défauts, y compris, pour changer de ligne, les longues marches et les escaliers non mécanisés ou mécanisés, mais en panne, particulièrement pénibles pour les personnes à mobilité réduite.

Mais en prenant connaissance des 3 projets franciliens, fort intéressants pour nous à beaucoup d'égards, nous constatons que les emplacements envisagés pour les gares, dans cette boucle de la Seine, sont quand même un peu éloignés des gares des réseaux existants, sans que les nouvelles lignes ne soient nécessairement interconnectées entre elles. Cela ne risque-t-il pas de poser des problèmes, d'abord dans l'optique affichée de réduire les temps de trajet domicile-travail, puisque la marche piétonnière compte dans les temps de trajet, mais aussi, pour les personnes âgées, cela rejoint une autre question, les handicapés et les personnes accompagnées d'enfants en bas âge, mais très chargées, qui risquent d'être écartées de facto du bénéfice de ces nouvelles lignes ?

Si l'on songe au cumul énorme des investissements envisagés, ce problème des interconnexions entre les réseaux, qui est peut-être relativement mineur dans l'ensemble, devrait à notre avis être pris en compte en amont par les 3 maîtres d'ouvrage concerné, bien sûr sans dénaturer les projets, c'est-à-dire en construisant bien un réseau structurant, en améliorant l'existant, et en maillant fortement l'intérieur des territoires, ceci sans doute en parallèle avec les autres problèmes locaux dans les décisions qui se prendront, mais en priorité, de façon à arriver à un système global optimisé pour tous, digne d'une grande métropole moderne, comme on en voit effectivement dans d'autres métropoles, où les accès et les correspondances sont fort bien aménagés, et surtout pour éviter aussi des corrections ultérieures qui seraient très onéreuses, y compris pour le complexe de Nanterre-La Défense, mais aussi pour les autres gares qui sont envisagées.

Ma question est donc la suivante : existe-t-il déjà un plan d'interconnexions qui soit consultable pour La Défense, mais également pour les autres gares envisagées ? Et comment comptez-vous prendre en compte ces exigences avant que les situations ne soient irréversibles ?

Michel GAILLARD : je pense que cela s'adresse encore aux 3 projets.

Sandrine GOURLET : en ce qui concerne Éole, il est certain que c'est pour nous un enjeu de pouvoir sortir au cœur de La Défense, c'est-à-dire au cœur des emplois, mais également de

pouvoir offrir une alternative efficace au RER A. nous avons donc réalisé des études de trafic justement sur le positionnement des gares que nous pouvions avoir. Et en fonction de l'éloignement que nous avons avec la gare du RER A, nous avons rapidement constaté que les gens ont très vite l'habitude de prendre le RER A. Si l'on se met trop loin du RER A, les gens vont continuer à l'utiliser. Si nous voulons avoir une décharge efficace, que l'on estime entre 10 et 15 % suivant les scénarios, il faut que la gare d'Éole soit la plus proche possible de la gare du RER A. c'est la raison pour laquelle nous faisons une proposition d'une gare au CNIT, qui est celle qui permet de décharger le plus le RER A.

Jean-François HELAS : pour Arc Express, je crois pouvoir vous dire Monsieur que nous avons travaillé exactement comme vous l'indiquiez. C'est-à-dire qu'effectivement, une fois que nous avons observée que l'ensemble des déplacements qui manquaient aujourd'hui étaient bien ces déplacements en proche couronne, ce qui correspondait à l'évolution de la démographie que j'évoquais tout à l'heure, nous avons effectivement pris comme objectif de pouvoir assurer le meilleur maillage possible, d'assurer les meilleures correspondances avec l'ensemble des lignes structurantes de métro, de RER, de trains ou de tramway, le cas échéant. Mais à chaque fois que le trajet peut croiser une ligne structurante de cette manière, nous avons regardé dans le fuseau qui nous intéressait l'ensemble des gares qui étaient possible. Nous les avons regardées sous différents angles : la qualité de la correspondance, comme il vient d'être dit pour Éole en termes de temps d'échanges entre les deux ; sa capacité également à accueillir de l'intermodalité, en mode actif, ce qui est assez facile, mais également rabattements de bus, gares routières, fonctionnements urbains à prendre en compte ; également les enjeux de sécurité, parce que pour certaines gares de correspondance, cela veut dire que les flux vont être plus importants. Il faut donc pouvoir les prendre en compte, et savoir s'il est possible de le faire techniquement. Il y a enfin les dangers d'accessibilité en fonction des différentes gares actuelles. C'est l'ensemble de ces paramètres qui nous ont permis d'identifier les points de maillage et les points de correspondance possible, et qui constituent en fait l'ossature des différentes variantes que nous vous proposons.

Didier BENSE : dans le cadre du Grand Paris, il est clair que la qualité et la recherche à tout prix des interconnexions sont des éléments essentiels de la conception du réseau qui a été fait. 85 % de nos gares sont interconnectées avec des modes lourds ou des transports en sites propres. Et nous avons en réalité plus de la moitié des accédants au Grand Paris en heure de pointe qui sont connectés par des modes lourds venant de grande et de moyenne banlieue, et qui se déversent ensuite dans le métro Grand Paris, en particulier pour venir à La Défense. La qualité de ces interconnexions est donc évidemment pour nous un élément clé. Cela intervient également dans le choix des points de connexion, puisqu'il y a certaines gares existantes qui sont par exemple 5 ou 6 mètres au-dessus du niveau de la rue. Ce ne sont bien entendu, pas des points à privilégier.

En ce qui concerne La Défense, nous n'en sommes pas là pour le moment. Nous ne pouvons pas vous proposer de schémas d'interconnexions aujourd'hui, parce que nous y allons de façon assez méthodique. Il est vrai que contrairement à ce qui a été dit précédemment, nous n'avons fermé aujourd'hui aucune option technique. Nous vous avons présenté les options du CNIT et des 4 Temps. Nous souhaitons effectivement conserver cette dernière parce qu'en termes de qualité de connexion, il se trouve que c'est la meilleure option, que c'est également probablement l'option la moins chère en termes de travaux. Par contre, je rejoins tout à fait Monsieur HELAS. C'est très dérangeant en termes d'organisation des accès logistiques, et éventuellement de la gare routière. Mais au stade où nous en sommes, et compte tenu des difficultés d'insertion dans le site de La Défense, nous n'avons pas souhaité fermer d'options techniques. Tout cela viendra en son temps.

Claire CONSTANCIAS : il y a en fait 3 questions. La première est de savoir pourquoi nous ne voyons pas vos 3 projets sur une même carte et à la même échelle pour effectivement enfin comprendre quelles sont les différences, ce qui vous rapproche, et voir s'il n'y a pas une solution possible qui ne serait pas une solution politique de deux débats politiques, mais une solution pour le débat du citoyen. Qu'est-ce qui pourrait avancer ? Je pense qu'il y a des avantages dans l'un comme dans l'autre. Qu'est-ce qui pourrait être profit pour une fois non pas de la politique, mais du citoyen ?

La deuxième question serait sur l'accessibilité, puisqu'il est question d'une augmentation de flux. Moi qui me suis fait casser le nez parce que je suis une handicapée et que je prends un peu de place dans les escalators entre le RER E et le RER A, il y a 4 ans, quand je l'ai repris aujourd'hui pour venir ici, grâce à des assistants PMR qui m'aident maintenant du fait des gens qui poussent, qui se moquent des autres et qui veulent dégager les handicapés parce qu'ils n'ont pas assez vite, vu qu'il n'y a pas suffisamment d'ascenseur, ou qu'ils sont tout le temps en panne lorsqu'il y en a, six mois environ dans l'année pour Magenta ou Saint-Lazare... Vous faites un projet durant la semaine du handicap ici, et les ascenseurs sont en rénovation. J'ai pris en cours de route des policiers sur le quai puisque je ne pouvais pas me débrouiller seule. Donc, comment faire, vraiment en termes d'accessibilité ? Là, j'ai eu des assistants PMR qui m'ont renvoyé à l'autre ascenseur. Ils étaient là parce que j'allais en flux inverse. Il y a donc la question de flux, parce qu'une personne handicapée, dans le flux, ça va. Mais une personne handicapée à contre flux, comment fait-on ? C'est donc vraiment la question de l'accessibilité. 2015, c'est proche. Mais s'il y a de nouvelles gares, ce n'est pas pour oublier les anciennes, parce que les handicapés vivent déjà sur les anciennes. Comment créer vraiment une interconnexion et une interconnectivité ?

La troisième question porte sur les flux. Quand on voit Arc Express, on voit que les flux sont en cours d'étude. Comment pouvoir se décider sur un projet où les flux sont encore en cours d'étude ? Merci.

Michel GAILLARD : merci Madame pour ces questions. Il est vrai que nous sommes centrés aujourd'hui sur le débat sur les gares, mais je conçois qu'il y a des demandes d'éclairage en périphérie de ce dossier. Sur la première question, est-ce que le Président HUCHON ou le Président SANTINI souhaite répondre de manière succincte, non pas pour résoudre la question ce soir ? Comment réagissez-vous à cette interrogation.

Jean-Paul HUCHON : nous sommes partis dans cette affaire avec deux projets qui étaient différents historiquement, et sur le plan de la philosophie. Cela a été dit par d'autres. Il y avait un projet qui avait pour ambition de relier les grands pôles de développement, et un projet qui était essentiellement, c'est le nôtre en tout cas, un projet de transport de personnes sous la forme d'une desserte fine comme cela a été dit à plusieurs reprises.

Aujourd'hui, parce que nous n'allons pas nous battre pendant des années sur un sujet comme celui-là. Cela n'a pas d'intérêt. Je crois que ce qu'il faut se dire, c'est : que pouvons-nous faire pour offrir le meilleur système et le meilleur tracé garantissant par ailleurs que l'on ne sacrifie pas la rénovation et la remise à niveau des lignes existantes, comme le RER ou la ligne 13. D'une manière ou d'une autre, il faut donc trouver un schéma commun. J'ai proposé personnellement la desserte d'Orly, comme j'ai proposé la montée vers Clichy Montfermeil. Différemment, mais c'est la même chose. Et puis j'ai proposé également que nous soyons en mesure de desservir Roissy d'une certaine manière, Orly, bien sûr, et que nous ayons un financement commun, parce qu'il ne faut pas raconter d'histoire au public. Nous ne savons pas faire tout cela en même temps.

Il faut donc qu'il y ait d'un côté une priorité qui soit donnée comme le disait tout à l'heure Pierre LAURENT là où il y a vraiment du trafic, et là où nous sommes dans des quartiers auxquels... Nous donnons la chance à tous les quartiers, et pas seulement à quelques pôles d'excellence. Et puis il faut évidemment utiliser l'argent public au mieux. Et nous disons que la desserte lourde de Saclay d'une part, et la prolongation de la ligne 14 jusqu'à Roissy d'autre part, c'est trop cher. C'est 2 fois 4 à 5 milliards dans les deux cas. Nous n'en avons pas besoin maintenant. Nous pourrions y aller progressivement avec d'autres modes de transport. Et nous avons une solution de rattrapage pour Roissy, puisque pour Roissy, le projet Charles-de-Gaulle Express est toujours en cours, puisqu'il y a une entreprise désignée suite un marché public. Et cela coûte 900 millions. Cela ne coûte pas les 15 milliards.

Je suis obligé de faire attention aux contribuables. Je pense donc que nous pouvons arriver à un projet commun. Je l'ai présenté lundi. Je l'ai envoyé au Premier ministre parce que je ne savais pas encore qui était le ministre qui s'occupait du Grand Paris. Maintenant, je le sais. Je le rencontre en début de semaine, et je pense que nous allons avancer. Dans tous les cas, ma volonté, comme l'avait d'ailleurs annoncé André SANTINI dans d'autres réunions, est d'arriver au projet complémentaire le plus économique et le plus efficace possible.

Et pendant ce temps-là, le STIF va continuer à faire son travail, en particulier sur cette question de l'accessibilité, Madame, parce que ce que vous avez dit tout à l'heure, je

comprends bien. Figurez-vous que j'ai quelqu'un dans ma famille, très proche de moi, qui est dans votre situation. Je vois bien la situation infernale des personnes handicapées qui ne sont pas repérables immédiatement. Cela veut dire 1,5 milliard d'euros qui doivent être dépensés, comme l'a dit Sophie, d'ici 2015 si nous voulons vraiment réaliser la loi. Et nous avons relevé ce challenge. Il va falloir dégager les fonds. Je pense que nous sommes capables de le faire. Lorsque j'ai présenté le dossier de Paris pour les Jeux olympiques en 2005, j'avais la certitude et la garantie que le schéma pour l'accessibilité des 160 gares serait payé à 50 % par la région, et à 50 % par l'État. Il n'y a qu'à faire, et il n'y a qu'à s'y mettre.

Michel GAILLARD : puisque vous avez le micro, et avant de passer la parole au Grand Paris, il y avait également une question sur comment il est possible de dessiner le projet sans savoir les flux ?

Sophie MOUGARD : je voudrais juste compléter par rapport à la complémentarité évoquée par le Président sur Roissy, pour bien expliquer ce qu'il en est de Charles-de-Gaulle Express. Il ne s'agit pas de poursuivre le partenariat public-privé. Pourquoi ? Parce que ce partenariat, sans apport de financement public, cela conduit à ce que ce soit l'utilisateur qui paye. C'est la raison pour laquelle le groupe qui a proposé à l'État, qui a répondu à l'appel d'offres de l'État, a proposé un prix du billet qui est très élevé. On parle de 30 euros pour aller à Roissy. L'idée est donc de reprendre le financement du projet en financement public, dans le cadre des financements classiques du plan de mobilisation complétés, comme l'a dit le Président HUCHON tout à l'heure. Et puis à l'époque, nous avons étudié, l'État avait étudié, le DRE avait étudié des mesures conservatoires pour des centaines de millions, qui doivent permettre que les trains utilisent les infrastructures du RER E prolongé à La Défense, et les infrastructures de CDG Express.

Autrement dit, en étudiant un petit peu plus finement le projet, on doit pouvoir faire des trains qui vont de La Défense à Roissy par CDG Express. Nous proposons quelques stations : porte Maillot ; Haussmann Saint-Lazare ; Magenta ; Stade de France ; Le Bourget et Roissy. 32 minutes.

Michel GAILLARD : merci bien. Monsieur le Président SANTINI.

André SANTINI : Monsieur le Président, merci de me donner la parole. Je suis très heureux de ce qu'a dit le Président HUCHON parce que moi-même, dès que j'ai été élu, j'ai annoncé que je ferai tout pour aboutir à la synthèse. Nous avons depuis un grand débat sémantique entre la complémentarité, la non-concurrence, etc. Maintenant, le mot est effectivement la synthèse. Nous n'avons sans doute pas les moyens de payer les deux réseaux, encore que certains départements nous demandent carrément que les deux réseaux soient réalisés, parce que cela correspond à leur objectif de développement local. Nous n'avons pas le droit de condamner cette perspective.

Je me permets quand même de rappeler, c'est Christian BLANC qu'il l'avait dit, que le métro date de 1900, que de RER date des années 70, et que l'on n'a rien fait depuis. Déjà, lorsque l'on n'a rien fait depuis 70, nous ne pourrions peut-être nous lancer un peu. Mon cher Président, le rapport de la Cour des comptes dit bien que nous n'avons pas fait grand-chose depuis ces dernières années. Nous avons fini de payer les traites du métro en 1977. Vous le saviez ? Eh bien les gens accepteraient très certainement de mettre de l'argent dans le réseau Grand Paris, avec complément d'Arc Express, parce qu'ils en ont bien mis dans les tramways de Saint-Pétersbourg. Ils seraient donc quand même aujourd'hui tranquilles pour leurs placements. ET ce se serait même peut-être des utilisateurs. Nous ne sommes donc pas inquiets. Concernant les crédits qui ont été prévus par l'État, on nous a garanti qu'ils étaient étanches, et que ce qui a été promis à Monsieur HUCHON pour son plan de mobilisation sera versé. Il ne s'agit donc pas de faire croire qu'il y a concurrence entre les deux.

Le projet de financement qui est passé en Conseil des ministres hier met en place des procédures nouvelles. Il faudra bien sûr que le parlement en débattenne. Mais je pense qu'il y aura là encore un échange. Alors concernant la complémentarité et la synthèse, nous sommes tout à fait pour, et depuis le début.

Michel GAILLARD : je pense que ce sont quand même des propos très intéressants pour le public, qui seront bien notés.

Isabelle RIVIERE : le projet du Grand Paris, c'est effectivement une desserte entre les pôles économiques, mais pas exclusivement. Nous desservons aussi les quartiers. Et lorsque l'on regarde le tracé d'Orbival, il y a 2 millions de voyageurs, et nous voyons bien que les quartiers sont liés. Et lorsque l'on relie sur les Hauts-de-Seine, entre Arcueil-Cachan et Bagneux, il y a 800 mètres. Nous avons donc des inters stations qui peuvent être courtes, et c'est justement en fonction des maillages, de la densité de population et des territoires que nous nous arrêtons.

Michel GAILLARD : bien. Nous avons retenu l'idée. Monsieur ?

Daniel MOURANCHE, association des usagers des transports (AUT) : le cahier d'acteurs de l'AUT vient de sortir. J'en profite au passage pour dire qu'il évoque justement l'utilisation de la gare sous le centre commercial, dans le cadre d'Éole. Nous attendons donc avec impatience les explications sans doute un peu techniques concernant les raisons pour lesquelles Éole n'a pas prévu d'utiliser cet espace.

Je reviens à la question centrale des gares La Défense-Nanterre. À partir d'une réflexion préalable, l'objectif est bien la désaturation des gares de La Défense dans une perspective de croissance forte des emplois et des habitants dans le secteur de La Défense-Nanterre. Cette hypothèse de croissance forte peut être discutée. Ce n'est pas du tout l'objet ici. Supposons effectivement que l'on réalise le plan de croissance en termes d'emplois et de logement, et qu'il fallait donc assurer la désaturation de la situation actuelle, tout en offrant ces capacités

futures. Je suis intimement convaincu que la solution, dans un système de transport métropolitain, c'est le maillage de l'ensemble des lignes. Quand j'entends parler de hub et de concentration complètement folle des gares des 4 projets sous l'environnement de la Grande Arche, je pense qu'il s'agit d'une erreur historique manifeste. Quand on parle de Cœur Transport dans ce qui veut être le premier quartier d'affaires d'Europe, je pense aussi qu'il y a quelque part quelque chose qui ne marche pas. Nous ne pouvons pas être à la fois un grand centre d'affaires, est le premier centre de transit des transports métropolitains.

J'en reviens maintenant aux chiffres du dossier. 400 000 personnes par jour empruntent la gare de la Grande Arche. Prenons cette gare, qui n'est pas seule aujourd'hui. La moitié des utilisateurs de la Grande Arche sont en transit. Même aux heures de pointe du matin de 7h à 10h, c'est dans le dossier, on nous explique que les 160 000 usagers de la station Grande Arche sont pour 40 % d'entre eux, cela a été dit aussi sur les planches, des gens en transit. Cette situation fait largement partie du caractère insupportable des conditions de transport des usagers de La Défense, des employés et des habitants. Je crois que vouloir faire du centre de La Défense le premier centre de transit du système des réseaux franciliens est une aberration. C'est une aberration que nous regretterons pendant 100 ans si nous le faisons.

J'ai été très attentif aux solutions alternatives qui ont pu être évoquées dans le débat. Concernant Paris-Normandie, je croyais qu'il y avait une hypothèse passant par Cergy. Je voulais savoir s'il y a aussi un schéma d'études qui passent par Cergy, et pas par La Défense. Si je prends maintenant sur le Grand Paris, avons-nous regardé une autre situation pour le terminus de la ligne A qu'à La Défense-Grande Arche ? Pour Arc Express, j'ai bien noté que l'on avait étudié attentivement l'alternative de la gare Nanterre, plutôt que la gare de la Grande Arche. Ce qui m'intéresse, c'est de savoir si nous avons étudié dans un tracé rapproché une alternative aux esplanades, ou de manière encore plus radicale à Neuilly, dans l'hypothèse d'un tracé proche qui reste en ligne droite surtout l'Arc Ouest. Et enfin, dernière question sur Éole qui sera très concrète. Je voudrais savoir si dans le modèle utilisé par RFF, et c'est pour voir les prévisions de trafic dans leur tracé. Est-ce que l'on est capable de chiffrer ce qu'il y aura au moins comme correspondance entre le RER A et le RER E à La Défense si nous rétablissions les arrêts à Houilles, ou si nous en créons un à Sartrouville. Une bonne façon de désaturer justement le trafic en transit à la Grande Arche, c'est d'offrir beaucoup d'alternatives aux usagers du RER A et du RER E à faire ce changement en amont de la Grande Arche. C'est bien.

Michel GAILLARD : c'est une question à multiples facettes, un peu complexe. Que peut-on répondre ?

Laurence DEBRINCAT : oui, je peux commencer à répondre pour les tracés d'Arc Express. Nous n'avons pas regardé de tracé passant par Neuilly parce que l'on a considéré, en regardant et en analysant les choses, que la desserte aujourd'hui, à Neuilly notamment, et sur les communes qui sont vraiment très proches de Paris, était déjà d'une très bonne

qualité. Nous avons préféré positionner le fuseau de desserte d'Arc Express plus loin, mais tout de même pas trop loin, pour pouvoir assurer des correspondances avec l'intégralité des lignes de métro notamment, et assurer effectivement un accroissement de l'accessibilité au transport collectif qui sera vraiment exceptionnel.

Concernant la station Esplanade, en revanche, techniquement, c'était relativement difficile et même, ça a été étudié, ou même franchement impossible compte tenu des contraintes techniques, sur cette station, d'assurer des correspondances de qualité, et d'avoir des flux suffisamment importants en matière de flux de correspondance. Je voudrais juste dire que l'intégralité des tracés d'Arc Express a fait l'objet d'études de trafic extrêmement précises et détaillées, qui sont d'ailleurs en ligne sur le site du débat public Arc Express.

Michel GAILLARD : merci bien. Est-ce que quelqu'un veut... Monsieur FAUSSURIER ?

Jean FAUSSURIER : oui, enfin, il y avait déjà une première question qui a déjà été posée avant, c'est pourquoi vous n'avez pas envisagé la gare Éole sous le centre commercial ? En réalité, nous l'avons bien étudié. Il y a deux raisons pour lesquelles cette solution n'est pas pertinente pour Éole, ce qui ne veut pas dire qu'elle n'est pas pertinente pour d'autres. C'est qu'il faut quand même rappeler qu'un train RER E, c'est 225 mètres. Et que les autres, du côté du Grand Paris, je crois que l'on est à 120 mètres, et du côté d'Arc Express, je crois que l'on est à une soixantaine de mètres. Nous sommes dans des longueurs différentes. Or, l'espace du centre commercial ne permet pas de recevoir des RER E à 225 mètres. La deuxième raison, c'est que lorsque vous voulez arriver au centre commercial, vous passez une première fois sous le RER A, et une deuxième fois sous le RER A. En réalité, vous tombez dans une situation technique assez compliquée.

Michel GAILLARD : bien. Vous répondez.

Didier BENSE : sur la question des tracés concernant le Grand Paris, nous, effectivement, nous ne nous sommes pas posé pour la ligne verte la problématique du choix entre l'un ou l'autre site, puisque comme nous l'avons dit, cette ligne verte sert de dorsale en réalité Est-Ouest au grand territoire de La Défense-Seine-Arche. Par contre, comme nous avons essayé de le montrer rapidement dans notre présentation, effectivement, l'alternative de notre ligne rouge en terminus à la Folie, a été regardée. Ce qu'il apparaît, c'est que la demande se trouve sur Grande Arche, d'abord pour ceux qui vont y travailler. Et nous avons montré le report important qu'il y avait vers les lignes en rocade premièrement, et d'abord effectivement, pour s'y interconnecter. Interconnexion, par exemple pour aller à Esplanade. Il est vrai que le flux sur la ligne 1 devient important. Ce n'est pas tellement un problème dans les trains et dans les tunnels. C'est plus un problème sur la station Esplanade que je suppose beaucoup d'entre vous connaissent, et qui est un peu encombrée, sur laquelle, cela a été évoqué par le Directeur RUYSSCHAERT, il y a des questions effectivement à se poser.

La proposition qui vous est faite c'est, nous répondons au maximum à la demande, et nous

montrons que quand nous allons à La Folie, nous perdons des clients qui ne sont plus dans le métro Grand Paris, qui ne seront probablement pas non plus sur une rocade Arc Express qui éviterait Grande Arche. Je rajouterai qu'une fois que l'on arrive à La Folie et que l'on veut aller sur La Défense, nous commutons là-bas. Il faut probablement envisager, pour avoir un service équivalent, de prolonger la ligne 1. Ce sont des investissements complémentaires. Et avec ça, nous arrivons très probablement à faire des aménagements très qualitatifs sur Cœur Défense. Le Cœur Défense qui aura à cet horizon 2025, ce n'est pas celui que vous connaissez évidemment. Nous ne pouvons pas envisager d'avoir des flux très supérieurs à ce qu'il y a aujourd'hui sans y faire des aménagements relativement importants.

Michel GAILLARD : question de Monsieur. Il y a un moment qu'il attend un micro. Puis ensuite...

Alain FOURNIER, Maire-adjoint à Clichy : merci. Quelqu'un parlait effectivement de débats politiques citoyens. Je pense que c'est tout à fait adapté de le faire à La Défense. Il y a effectivement un des projets qui m'apparaît vraiment être quelque chose de politico-économique, Roissy, La Défense, Saclay, Orly, avec peu de stations. C'est avant tout fait pour des hommes d'affaires, et pas fait pour les milliers de Franciliens qui galèrent au quotidien dans les transports. Et le deuxième projet, c'est Arc Express. Effectivement, celui-là, par le maillage du territoire qu'il fait, et par le fait qu'il prend les terminus des gares du métro parisien, peut permettre de ne pas repasser par Paris, et répond effectivement aux gens quotidiennement, qui ont besoin de se transporter, et qui ne sont pas obligatoirement des hommes d'affaires, qui sont simplement des gens qui veulent simplement aller travailler. La Défense, cela pose effectivement la question du développement massif de La Défense. Et ce débat-là sur les transports est profondément lié à cela, parce que La Défense, nous avons envie de dire que cela suffit. Il y a assez de constructions et assez d'emploi, etc. Il faut développer d'autres quartiers, pour que les gens puissent travailler pas très loin d'où ils habitent. Et dernier argument que je voudrais donner, c'est qu'Arc Express coûte infiniment moins cher que le Grand 8. Et à partir de là, nous pouvons aussi envisager ce qui a été très peu évoqué, c'est d'améliorer l'existant, améliorer le RER C, améliorer le RER D, et améliorer la ligne 13. J'habite Clichy. C'est la ligne 13. Avec un ticket de métro, je prends le métro. C'est difficile. Et il faut absolument se garder des manœuvres de budget pour pouvoir améliorer ce qui existe, parce que c'est aussi cela que des millions de Franciliens font chaque jour.

Michel GAILLARD : merci bien. Monsieur VERON, une réaction ? Ce n'est pas une question.

Marc VERON : j'ai bien compris, mais comme le propos revient de façon lancinante, la meilleure réponse est d'observer le tracé et surtout les stations, parce qu'Orly et Roissy, nous faisons comme s'il s'agissait simplement de desservir ces deux plates-formes pour le besoin des passagers des compagnies aériennes. Je rappelle quand même qu'il y a 60 000 personnes qui travaillent dans la zone d'Orly, et qu'il y a 130 000 personnes qui travaillent dans la zone de Roissy. Il est assez probable que toutes les communes qui

aujourd'hui ne peuvent pas avoir un accès direct pour leurs habitants, et donc pour des salariés potentiels, à ces zones-là, sont fortement intéressées par les tracés que nous proposons. Si j'en juge par exemple, pour prendre l'exemple de Roissy, les quartiers les plus à l'Ouest du type Villiers-Le-Bel/Sarcelles/Gonesse, le fait d'avoir par exemple une gare à Gonesse qui est en discussion aujourd'hui, croyez-moi, ils n'ont pas l'impression que le métro du Grand Paris, c'est un métro pour les riches. De la même manière sur la partie Est, quand nous regardons les communes d'Aulnay, de Clichy Montfermeil, Sevran, etc., qui sont connues pour des raisons hélas d'actualité, d'explosion sociale, il y a quelque peu d'années de cela, croyez-moi, ils n'ont pas l'impression par le tracé de métro d'avoir à faire à un projet de riches. Je signale que pour ces communes-là, même à très peu de kilomètres, 5 kilomètres de Roissy, il est totalement inaccessible à des habitants de prétendre à des emplois sur la plate-forme en question, sauf à disposer de voiture. Vous m'accorderez que ce n'est pas la majorité des cas. Pardon d'être obligé de répéter sans cesse ce constat à partir du tracé des gares, mais la plupart des communes qui sont traversées sont des communes pour lesquelles les questions de desserte se posent d'une façon cruciale. Et par conséquent, c'est d'abord et avant tout, même si les territoires économiques sont reliés entre eux, et c'est tant mieux, c'est d'abord et avant tout un projet qui est au service des habitants, des citoyens de la région Île-de-France.

Michel GAILLARD : merci. Il y avait une dame. Voilà. La dame qui lève la main là. Et puis nous reviendrons là. Il y a beaucoup de questions encore, mais nous allons essayer de poursuivre un quart d'heure à 20 minutes, et puis nous commencerons à boucler le questionnement. Madame ?

Aurore GILLMANN, Vice-présidente EPADESA : bonsoir à tous. Aurore GILLMANN, je suis Vice-présidente de l'EPADESA et accessoirement élue des Hauts-de-Seine. J'ai deux questions, dont l'une qui reprend celle qui a déjà été posée, mais comme la réponse n'a pas été à mon sens satisfaisante, je reviens dessus. C'est comment... Parce que l'on parle de La Défense, de deux projets, de nombre de gares, j'ai bien compris que sur La Défense même, nous avons d'un côté une gare, et de l'autre deux. J'ai du mal à comprendre comment nous pouvons faire rentrer dans le même espace - parce que l'on nous a montré une jolie photo, ce qui est très bien - deux gares quand le STIF nous dit que techniquement, nous ne pouvons en mettre qu'une. Effectivement, les documents techniques seraient utiles, à verser avant la fin du débat, pour que le débat serve à quelque chose. Parce que si nous avons les informations après, je ne vois pas comment le citoyen, et même les experts, peuvent se prononcer en connaissance de cause. Et puis, le plus intéressant aussi à savoir, même si techniquement c'est faisable, c'est combien cela coûterait en plus de faire deux gares au lieu d'une à La Défense, parce que l'on a beaucoup d'usagers ici, de La Défense. C'est un gruyère dessous. Il y a des bus, du Transilien, du RER, du métro. Cela a été dit. C'est une zone très dense et très technique. Combien est-ce que cela coûterait de faire deux gares plutôt qu'une ? J'aimerais lourdement insister là-dessus.

Et ma deuxième question, toujours au titre de l'aménagement du territoire, c'est : qui pilotera au final les gares ? Parce qu'alors, je commence à être un petit peu perdue. L'intervention de l'équipement, du représentant du Ministère de l'équipement, m'a un petit peu troublée à cet égard, puisqu'il a parlé de coordination. Est-ce que c'est l'État qui devra coordonner ? Nous avons déjà la Société du Grand Paris. Nous avons le STIF, qui est l'autorité compétente en matière de transports. Nous parlons du territoire de La Défense. Nous sommes sur un OIN. L'ÉPADESA doit aménager *a priori*. Est-ce qu'il sera associé ? A quelle phase, et comment ? La question que j'ai envie de poser aussi, qui m'intéresse plus directement, c'est est-ce que l'ÉPADESA sera mis à contribution financièrement, pour l'aménagement des gares ? Combien ? Quand ? Et puis une dernière chose : récemment malheureusement, l'ÉPADESA a été créée suite à la fusion de l'EPAD et l'EPASA, et *exit* le STIF de son Conseil d'administration, autorité compétente en matière de transports. C'est quand même très fâcheux le jour où nous devons parler de transport, pour les 30 ans prochains, à La Défense. Et si nous parlons de rapprochement, puisque cela semble être le mot d'ordre de ce soir, il serait peut-être temps de se rapprocher par le bon bout et de réintégrer le STIF au Conseil d'administration de l'ÉPADESA. Je pose cette question directement aux personnes concernées. Merci.

Michel GAILLARD : bien. Je ne sais pas qui est inspiré par cette série de questions. J'ai compris à propos de votre question sur une, deux gares etc. J'ai compris et j'ai noté avec intérêt tout à l'heure qu'il y avait une réflexion sur le rapprochement des projets. Peut-être serait-ce dans cette solution-là que l'on trouverait la réponse à la double gare ? Enfin, je ne sais pas. Je m'avance un peu. J'essaie d'interpréter. Une gare, deux gares, deux gares sont-elles possibles ?

Didier BENSE : nous proposons deux gares, à savoir une pour la verte, et une pour la rouge. J'ai compris que c'était cela le sujet de l'intervention. C'est comment le Grand Paris...

Michel GAILLARD : cela ferait même trois gares ?

Didier BENSE : non, je ne pense pas, parce qu'aujourd'hui, il y a Éole effectivement. Il y a Cœur-Défense. Et comme cela a été dit, personne n'imagine aujourd'hui que sur les mêmes tracés avec les mêmes gares, il y ait deux objets différents : l'un qui s'appellerait Grand Paris, et l'autre en réalité Arc Express. Sur l'insertion des gares, premièrement, ce sont des gares et des trains pour quoi faire ? C'est pour répondre à une demande. Si nous parlons de convergence, il faudra aussi que l'on discute et que l'on se mette d'accord sur la puissance du projet que l'on veut développer. Nous proposons des systèmes qui ont une puissance de 40 000 voyageurs par heure. C'est un effort de dimensionnement important. Nous l'avons dit. Des gares de 120 mètres de long, c'est forcément plus cher que des gares de 55 mètres de long. Là il y a quelque chose à discuter. Nous sommes dans nos dimensionnements sur du temps long. Nous parlons de 2035. Et en 2035, le développement que l'on voit aujourd'hui, les chiffres qui ont été donnés en introduction, ce sont des chiffres de 2020. C'est ce qui est

aujourd'hui dans les cartons des projets de modernisation sur l'EPAD, et de développement sur Nanterre-Les Groues. 2020-2035, cela continuera, et nous ne pensons pas, pour revenir à l'intervention de tout à l'heure, que c'est une bonne idée de caler un moteur qui marche. Il faut évidemment développer les autres territoires, et notre projet contribue au développement d'un certain nombre de territoires, et pas que celui de La Défense. Mais il ne faut pas caler les moteurs qui marchent. Nous pensons qu'effectivement, le développement du pôle de la Grande Défense doit se développer, et doit bénéficier d'infrastructures à la hauteur.

Voilà la réponse. Combien cela va coûter ? Aujourd'hui, nous avons des chiffrages très différents selon les implantations. Mais c'est plusieurs centaines de millions d'euros. C'est à peu près 200 millions d'euros pour dire un ordre de grandeur, mais qui peut varier colossalement en fonction des différents choix techniques qui seront faits. Encore une fois, nous ne sommes pas absolument crispés sur une proposition. Nous pensons que c'est la réponse à la demande de transport, à un horizon 2035. Tout cela passe, cela a été très bien dit, par avoir des flux correctement gérés qui soient vivables par les gens. Les études se poursuivent, et c'est pour cela qu'elles ne sont pas disponibles. Elles ne sont pas sèches, et nous ne serions pas responsables et raisonnables de mettre cela en ligne. Mais nous continuons à voir comment ces ouvrages doivent être dimensionnés. Et pour avoir un autre élément de réponse, ces études, nous ne les faisons pas tout seul. Nous les faisons par un groupe qui est coordonné, comme cela a été dit par la direction régionale, la DRIEA pardon, avec un ensemble de partenaires. Parce que tout cela n'est pas la responsabilité d'un seul maître d'ouvrage entre l'existant, entre Éole et entre le Grand Paris. Et Arc Express aura bien entendu la même problématique. Et nous souhaitons bien entendu que le STIF soit associé à ces réflexions le plus tôt possible.

Michel GAILLARD : Monsieur HELAS ?

Jean-François HELAS : oui puisque la question est finalement un peu posée sur au fond l'économie générale du projet, je voudrais dire qu'au STIF, qui avait démarré avec l'Etat et la région le projet avant celui du Grand Paris, à un moment où sans doute les milliards étaient peut-être moins faciles, nous sommes partis délibérément sur une solution très économique. C'est-à-dire qu'une fois que l'on a dimensionné effectivement le projet, avec bien sûr les réserves de capacité indispensables pour accompagner des projets de développement sur du long terme, puisqu'il s'agit bien de construire une infrastructure sur le long terme, nous avons regardé au niveau mondial ce qui pouvait se faire et ce qui était le plus économique, de façon à aller vite et à prendre des choses en quelque sorte sur étagère, qui existaient, qui étaient éprouvées, et qui étaient efficaces. De ce fait, effectivement, nous avons un ratio aujourd'hui au kilomètre, vous avez pu le constater, autour de 100 000 000 de kilomètres, c'est-à-dire beaucoup moins effectivement que le projet du Grand Paris, parce que l'on construit effectivement dans cette considération-là.

Michel GAILLARD : sur votre question concernant le Conseil de l'EPADESA, je crois que je rappelle que nous sommes censés parler des gares ce soir. Vous comprendrez que nous soyons très loin des questions. Nous sommes très loin des questions qui sont mises en débat ce soir, même si la question est pertinente bien sûr. Monsieur qui demande la parole, et puis ensuite...

Bruno MEIGNIEN : bonjour, Bruno MEIGNIEN, ingénieur des travaux publics de l'Etat, élève du master ferroviaire, avec quelques collègues ici. J'ai une question assez terre à terre, sachant que l'on est déjà un peu saturé à La Défense. C'est-à-dire que si nous prenons les couloirs du métro, du RER, du train, nous nous marchons déjà un peu dessus. Quand nous voyons vos chiffres, nous avons l'impression que l'on va doubler de trafic, en gros entre 1,5 fois et 2 fois. Il va falloir des élargissements de couloir, et des aménagements. Je voudrais savoir très simplement qui paie ces aménagements ? Imaginons que l'on fasse tous les projets Éole, Grand Paris et Arc Express, qui paie ces aménagements d'interconnexion, ces couloirs, ces élargissements et ces aménagements ? Et enfin, qui assure les cohérences entre ces différentes implantations de gare, ces différents schémas, les cohérences des interconnexions tout simplement ? Est-ce que c'est la DRIEA que l'on a vu tout à l'heure, la direction régionale de l'équipement et l'aménagement ? Qui est là pour coordonner tout cela ? Pour pas que l'on fasse des choses concurrentes chacun dans son coin, d'un côté RER, d'un côté Grand Paris, etc.

Michel GAILLARD : question intéressante. Merci bien. Qui finance enfin ces travaux et ces projets ? C'est le montage financier de chaque projet.

Jean-Paul HUCHON : je vais essayer de donner une réponse malgré tout. Le plan de mobilisation pour l'amélioration de l'ensemble du réseau en Île-de-France, qui concerne aussi bien les bus que les trains, les tramways etc., c'est à peu près 19 milliards d'euros jusqu'à 2020. Cela veut dire en gros à peu près 2 milliards par an. La région et les départements - y compris le département des Hauts-de-Seine et le département des Yvelines, car ce n'est pas un problème gauche-droite, et je le dis pour que calmer un peu tout le monde - se sont engagés pour 12,5 milliards. Nous attendons de la part de l'Etat une augmentation ou une amélioration de perception du versement des entreprises, à peu près à hauteur de 3 ou 4 milliards sur les 10 ans. Et nous attendons que l'on donne un supplément de crédit à la région par l'intermédiaire d'un fonds qui s'appelle le fonds d'aménagement de la région Île-de-France, qui a été repris à la région dans les années 90, et qui devrait être restitué à la région. Nous savons financier notre partie. Et d'ailleurs, je précise, parce que c'est très important, Éole à l'Ouest, cela fait manifestement l'accord de tout le monde. C'est un bon projet, un projet capital, un projet interrégional, qui intéresse la Normandie, qui est un projet de solidarité. Le problème, c'est qu'il coûte 2,2 milliards à 2,8 milliards, et qu'il est inscrit dans notre projet à nous de plan de mobilisation. Vous disiez : quelle est la cohérence ? La cohérence, c'est le plan de mobilisation que nous avons fait voter par tous les départements et la région à une majorité totale, à l'unanimité. C'est

cela la cohérence.

Et il faut bien trouver à l'intérieur de ce plan de quoi financer le remarquable travail qui a été fait par RFF et le STIF sur Éole à l'Ouest. Au-delà, la Société du Grand Paris a fait une proposition d'une dotation initiale de 4 milliards que l'Etat va sans doute accorder, et ensuite un emprunt pour aller jusqu'au bout des travaux qui sont évalués entre 23 et 25 milliards. Ce n'est pas... Vous voyez bien que d'une manière ou d'une autre, il faut compresser les deux projets si nous voulons les réaliser. Il faut les compresser. Il faut qu'il y ait un *crushing*, car nous ne pouvons pas faire tout en même temps. C'est clair. Et ce n'est pas un problème de bataille politique, parce que maintenant, je crois qu'il n'y a que l'intérêt des voyageurs d'Île-de-France qui compte véritablement. Et tout le monde sait qu'il y a un souci là-dessus. Je pense que nous avons maintenant tous les moyens de prendre les bonnes décisions. Je le pense.

Michel GAILLARD : oui, brièvement parce que...

Marc VERON : non, rassurez-vous, je ne vais pas répondre de table à table, parce que de toute manière, le Président HUCHON connaît parfaitement ma réponse. Cela dit, si c'est souhaité, encore une fois, et je pense que c'est fort utile que le 5 janvier, nous ayons un débat au fond sur tous les coûts de tous les projets et les financements. Nous l'aurons bien volontiers. Je vais simplement reprendre la première partie de la question qui a été posée tout à l'heure par Monsieur. Nous sommes dans un cas assez classique en France, où il y a à un même endroit, plusieurs projets par plusieurs maîtres d'ouvrage. Et la réponse habituelle est toujours la même : c'est-à-dire que chacun est dans une rationalité parfaite dans son projet. Pour une fois, dans cette affaire de La Défense, avec cette conjonction de projets de gares, etc., nous avons la possibilité de faire une équipe projet intégrée. Et c'est la condition *sine qua non* si nous voulons que la question soit appréciée du point de vue non pas du maître d'ouvrage, qui est fort intéressant, mais n'a pas grande utilité en l'espèce, mais du point de vue du voyageur, du passager. Si l'on veut que la question en particulier du traitement et de la cohérence des flux soit prise par le bon bout, il faut qu'Éole, que le Grand Paris, que le STIF bien sûr, en tant qu'autorité organisatrice de transport en région parisienne, forment une équipe intégrée dans ce cas précis. Et je n'oublie évidemment pas l'établissement public EPADESA. Et je n'oublie pas évidemment, au moment où la ligne normande par hypothèse rejoindrait La Défense dans un projet constitué, je ne les oublie pas bien évidemment. C'est cela la bonne réponse. Et si nous ne faisons pas cela, je garantis les cas de figure précédents, dans leur répétition. Nous aurons une logique propre à Éole, une logique, etc. Et c'est le passager qui sera pénalisé à la sortie.

Michel GAILLARD : le passager sera pénalisé, mais la faisabilité sera-t-elle au rendez-vous aussi, tout simplement ? Si chacun veut arriver dans son coin...

Michel RIOTTOT, Président d'Île de France Environnement : je suis le Président d'Île-de-France environnement, qui représente 370 associations sur les 8 départements d'Île-de-

France. J'aurai tout d'abord une réflexion générale. Il y a 50 000 000 de mètres carrés de bureaux en Île-de-France. Il y a 3 500 000 de bureaux à La Défense qui vont peut-être s'élargir à 5 000 000. Nous sommes avec une logique où il y a 60 % des salariés de l'Île-de-France qui travaillent à l'Ouest et au Sud, et nous avons les logements qui sont à l'Est. Est-ce qu'il ne vaudrait pas mieux rapprocher les gens de l'endroit où ils logent ? Cela diminuerait la demande de déplacement.

Maintenant, j'ai une question beaucoup plus ciblée sur le problème des gares. Je m'interroge sur la gare sous le CNIT, lorsque l'on sait que va s'installer à ras du CNIT la Tour Phare. Nous ne connaissons pas la pression que va exercer cette Tour Phare au niveau du sol. Nous allons avoir un monstre environnemental au niveau de monstres souterrains. Nous avons un monstre au niveau de l'ensemble de La Défense, avec toutes ces tours. Nous allons complexifier aussi le sous-sol, et nous allons créer, essayer de créer une gare, le CNIT, sous le CNIT, et nous ne savons pas si la résistance du sol va être suffisante. J'aimerais avoir plus d'éclaircissement là-dessus. Nous ne connaissons pas, nous n'avons jamais fait de tour de 300 et quelques mètres, et nous ne savons pas quelle est la résistance du sol à ce niveau-là.

Michel GAILLARD : merci. Peut-être Monsieur FAUSSURIER ?

Jean FAUSSURIER : oui, je vais répondre à la question au niveau d'études auxquelles nous en sommes. Je voudrais quand même rappeler que si tant est que la première remarque concernait Éole, c'est qu'à l'Ouest, il y a aussi des logements. C'est bien aussi le projet Éole. Il y a également un projet de développement économique de territoires. Nous ne pouvons pas non plus simplifier en disant : les logements sont à l'Est, et les emplois sont à l'Ouest. Éole participe aussi d'un projet de rééquilibrage territorial, dans l'Ouest francilien notamment. Pour répondre à votre question sur la position et la faisabilité de la gare Éole sous le CNIT, je dirais qu'au niveau des études auxquelles nous en sommes, nous avons effectivement des interrogations. Nous n'avons pas levé toutes les interrogations. Je vous rassure : notre propos, ce n'est certainement pas de nous engager sur un monstre. D'ailleurs, je crois que l'on nous arrêterait assez vite s'il fallait s'amuser dans cette direction. Je ne suis pas sûr aujourd'hui d'ailleurs que la question de l'impact de la Tour Phare se pose pour nous. C'est plutôt un problème de lien entre les descentes de charge du CNIT et l'implantation de la gare sous le CNIT. C'est plutôt autour de cela que nous travaillons avec par ailleurs deux questions que nous avons. La première est la localisation en hauteur de la gare. Plus elle est basse, plus elle nous pose un problème de pente ensuite pour les circulations. Plus elle est haute, plus elle nous pose ensuite une question de rapport avec le bâtiment. Voilà où nous en sommes à ce stade. Je rappelle quand même que l'on est à phase d'études préalables - nous sommes quand même bien en débat public - et que l'on aura l'occasion au fur et à mesure que les études progresseront de faire le point sur la faisabilité technique de cette gare à cet endroit.

Michel GAILLARD : je rappelle que le débat public n'est pas la fin de l'échange avec le public. Après cette phase de débat public, il y aura dans quelques mois une enquête publique qui

sera le moment aussi de pouvoir s'informer, et de réagir dans le détail sur les projets qui vous sont soumis, enfin que l'on évoque ce soir. Monsieur, puis Monsieur. Je prends quatre questions, pas plus.

Gérard LACOSTE, IAU d'Île-de-France: Beaucoup de choses ont été dites depuis le début de la séance sur la nécessité d'avoir des études précises en matière de trafic pour bien penser les gares, à savoir le sujet d'aujourd'hui. Ma question est simple : quand Monsieur RUYSSCHAERT a évoqué tout à l'heure les perspectives concernant les secteurs de La Défense, il a fait état de perspective d'évolution d'emplois qui sont de l'ordre de 70 000 emplois si j'ai bien noté ces chiffres à horizon de 2035. Dans le projet du Grand Paris, dans le dossier, de mémoire, sur le million d'emplois qu'il est prévu de créer sur les 20 ans qui viennent, le projet sur La Défense se situe non pas à 70 000, mais à 160 000 créations d'emplois. Je me pose tout simplement une question par rapport aux études de trafic et aux perspectives de capter 2 000 000 ou 3 000 000 de voyageurs sur le réseau, est-ce qu'il faut comprendre que l'on est plus sur le million d'emplois, ou que nous sommes sur un tempo de réalisation différent ? Bref, comment évoluent les perspectives d'évolution ? Parce que quand nous parlons de transport, nous parlons aussi de projets d'aménagement. Et pour tous les gens qui évoquent ici la saturation du secteur, la nécessité de bien penser la qualité de vie locale, cette question de la dimension du développement économique est essentielle. C'est un point qui avait été évoquée par l'autorité environnementale. C'est un point qui d'ailleurs devait être développé dans le débat public. C'est un point important. J'aimerais, puisque c'est une des premières fois que l'on évoque cette question des études de trafic, des postulats qui sous-tendent des études de trafic... Ce million d'emplois, c'est de mémoire 93 % des emplois qui vont être concentrés sur les 8 pôles. Comment est-ce que l'on perçoit leur rythme de développement ? Est-ce que ces chiffres sont toujours valides ?

Michel GAILLARD : vaste sujet. Je ne suis pas sûr qu'à 20h20, nous puissions l'ouvrir largement. Monsieur RUYSSCHAERT, vous voulez réagir ?

Jean-Claude RUYSSCHAERT : les chiffres que j'indiquais tout à l'heure dans l'étude portaient effectivement sur les gares. C'est-à-dire que nous avons défini au travers des projets les emplois concernés à l'horizon 2030 sur un périmètre qui n'est pas celui, pardonnez-moi l'expression, du patatoïde de l'ensemble de La Défense. Nous ne sommes pas sur les mêmes périmètres. Nous n'avons pas obligatoirement les mêmes chiffres, bien entendu.

Didier BENSE : oui, très brièvement, je souhaite rajouter que le million d'emplois créés, c'est 2030. Nous avons fait des projections jusqu'à 2035, premièrement. Deuxièmement, nous avons fait ce que l'on appelle des tests de sensibilité. Nous avons introduit des scénarios SDRIF, si cela peut vous rassurer. Il y a effectivement un petit peu de perte en matière de trafic selon les lignes, entre -1 et -7 % entre les deux scénarios. Cela nous permet de dimensionner fortement notre réseau par rapport aux hypothèses les plus favorables, où la France se porterait très bien à partir de 2020 jusqu'en 2035.

Michel GAILLARD : d'accord. Monsieur HELAS ?

Jean-François HELAS : oui, je voudrais quand même un petit peu intervenir, parce qu'à ce degré de précision, entre 1 et 5 % sur les études de trafic, encore une fois nous attendons pour les avoir dans le dossier des études, mais nous avons quand même effectivement, à partir des hypothèses de développement du Grand Paris, telles qu'elles ont été identifiées dans le dossier, fait tourner le modèle du STIF. Vous savez que le modèle du STIF, c'est d'observer les déplacements, et d'avoir en particulier un modèle qui permet de les suivre. Pour être extrêmement rapide, parce qu'il est déjà tard, je retiendrais plusieurs choses. Effectivement, les chiffres entre le modèle antonin du STIF et ce qui a été donné sont relativement convergents. C'est-à-dire que l'on retrouve bien effectivement, avec les mêmes données évidemment d'entrants, c'est-à-dire les perspectives de développement du Grand Paris, nous retrouvons bien à peu près les mêmes chiffres, sauf sur la ligne verte. Là, franchement, nous sommes totalement incohérents. Sur la partie entre La Défense et Saclay, nous ne sommes pas, du tout, cohérents. Nous contestons totalement effectivement ces chiffres-là. Pour le reste, nous sommes convergents, sauf que le Grand Paris est plutôt, majeure plutôt de 15 % à peu près systématiquement l'ensemble de ces trafics. Et puis cette fois-ci, quand nous regardons maintenant l'impact des différentes hypothèses de développement selon que l'on se place dans le développement vu par le Grand Paris ou dans celui vu par le SDRIF, qui est néanmoins ambitieux, mais celui qui était notre référence, là encore, il y a une quinzaine de pourcents d'écart, toujours dans le sens de la majoration. Autrement dit, sur les 2 millions qui sont annoncés par le Grand Paris, nos évaluations à nous nous amènent à 1,7 million à hypothèse constante, et à 1,4 million avec les hypothèses du SDRIF 2030, si nous voulons pouvoir comparer un petit peu les éléments. Et c'est assez naturel, puisque l'on ne va pas chercher dans les mêmes objectifs les mêmes populations et la même desserte fine des différents territoires.

Michel GAILLARD : très bien. Monsieur, et puis ensuite là-bas. Allez, trois questions, et puis nous nous arrêtons. Oui, vous. Vous, Monsieur le Vice-président.

Thématique : compétition internationale

Jacques PANCERA, Président Compagnie Foncière Internationale de l'Arche, Vice-président d'AUDE : merci bonsoir, Jacques PANCERA, j'interviens en tant que Président de la compagnie foncière internationale de l'Arche et en tant que Vice-président d'AUDE, en charge plus spécialement de la Commission transport. En tant qu'investisseur et utilisateur, je voudrais mettre en perspective un aspect qui concerne La Défense. C'est la compétition internationale qui a été évoquée dans le film du Grand Paris, et qui est une réalité économique à laquelle nous sommes confrontés en permanence. Mon rôle a consisté jusqu'à présent à faire venir des capitaux étrangers sur La Défense pour y investir, avec une vision à long terme qui nécessite des signes forts en matière d'infrastructures. Et ceci, en concurrence avec d'autres villes internationales qui se développent, et qui affichent des

signes forts de réalisation d'infrastructures, et qui les mettent en œuvre. Je ne peux qu'inviter l'ensemble de nos interlocuteurs ici, et j'en fais un constat extrêmement positif, à l'absolue nécessité de trouver rapidement une solution cohérente qui confirme les décisions d'infrastructures qui aujourd'hui ont pris un retard considérable sur le secteur de La Défense. Et je crois qu'il ne faut pas opposer La Défense aux autres secteurs de développement de la région Île-de-France. Une décision d'investissement sur le quartier d'affaires international de La Défense n'est pas de même nature que celle d'investir à Marne-la-Vallée, à Issy-les-Moulineaux, ou dans la Plaine-Saint-Denis.

J'invite l'ensemble des acteurs à formuler le plus rapidement possible des solutions concrètes et pérennes, qui permettent d'éclairer la poursuite des efforts d'investissement qui nous sont demandés. Premier schéma.

Deuxième point, un certain nombre d'opérations est en cours aujourd'hui sur La Défense. Elles vont générer des surfaces de bureaux et des postes d'emploi dans les quelques semestres à venir. Le temps de l'économie que nous sommes en train de vivre n'est pas celui de l'aménagement et du débat politique auquel je participe ce soir.

Et il y a un décalage aujourd'hui qu'il convient de signaler et de souligner, avec les dangers que cela peut représenter. Comment voulez-vous que, par exemple sur le secteur de l'Esplanade qui a été évoqué tout à l'heure, les 15 000 emplois qui vont être générés par les surfaces qui vont être livrées dans les mois et semestres à venir, vont pouvoir être absorbés sur une station de ligne 1 qui est totalement saturée aujourd'hui ?

Dans les projets qui sont présentés, RER E ayant sa propre logique, nous l'avons soutenu et nous espérons que les choses soient réalisées dans des délais extrêmement courts, en tout cas, le respect des objectifs initiaux de 2017. Comment la desserte d'Esplanade va pouvoir être assurée avec 15 000 usagers supplémentaires ? Les deux projets de la rocade, donc Arc Express et du Grand Paris, ne traitent pas ce point. Et j'invite, en tout cas c'est une question : est-il possible de concevoir à l'occasion de ces réalisations, en tout cas d'un projet concerté entre ces deux formules, est-il possible de traiter la problématique de la desserte de l'Esplanade ? Nous sommes dans le sujet des gares Monsieur le Président, et ce sont des questions auxquelles si ne je n'avais pas de réponse, je ne saurais pas comment conseiller d'investir et de continuer de créer des emplois à La Défense, avec tous les effets induits que je rappelle, qui est qu'un emploi créé à La Défense est un emploi créé ailleurs dans la région Île-de-France.

Michel GAILLARD : merci. Cette question de l'esplanade, Monsieur HELAS ?

Jean-François HELAS : effectivement, c'est une question tout à fait essentielle sur laquelle nous pouvons apporter quelques premiers éléments de réponse. D'abord effectivement, vous avez raison de dire que dans le projet Arc Express, nous ne parlons pas de cette situation, parce qu'effectivement, le principe est de venir mettre au débat public un projet

particulier, de l'éclairer avec un ensemble effectivement de contextes, et des autres opérations qui sont en mobilisation. Cela ne veut pas dire pour autant qu'il n'y a pas d'autres réflexions. Et en particulier, ces orientations-là sont discutées entre l'EPADESA et le STIF. Depuis 2009, la réflexion se porte mais d'une manière plus large d'ailleurs... Parce que je crois que la question, nous avons beaucoup parlé des gares en tant que tel au sens point d'entrée, d'infrastructures de transport majeures. Nous avons parlé de Cœur Transport, des quatre Temps, et des différents RER. Mais en réalité, le site de La Défense est large. Il va demain sans doute partir quelque part autour de Nanterre-Préfecture-La Folie, et aller jusqu'à l'Esplanade de l'autre côté. Il a une épaisseur également. Il y a un véritable enjeu de desserte locale de l'ensemble de ce site, parce qu'au fond, en termes de distance notamment à pied, même si cela se pratique beaucoup, c'est quand même extrêmement pénalisant. Nous le voyons bien aujourd'hui. Et si nous voulons pouvoir accompagner effectivement l'ensemble des projets que vous soutenez et que nous soutenons tous, il est effectivement indispensable de réfléchir à quelque chose que l'on pourrait appeler une desserte renforcée fine de l'ensemble que je viens de citer. Pour cela effectivement, l'EPADESA a commencé à réfléchir à la question, et nous y sommes côté STIF extrêmement attentifs.

Michel GAILLARD : merci. C'est bien un sujet très présent. Allez. Dernière question ou avant-dernière question, et la dernière là-bas. Courte si possible. Si c'est une question, c'est peut-être une opinion.

Vincent CLERC : C'était une question à propos de l'Arc Express. Je vois que la station à La Défense est terminus sur l'hypothèse de l'Arc Express à La Défense. C'est une station terminus. Il n'y avait pas d'autres solutions que de faire une station terminus, et pas une station peut-être à un autre endroit de La Défense - e penserai peut-être à côté du CNIT, sur l'avenue de la Division Leclerc par exemple - plutôt que faire une station terminus ? Et nous savons bien qu'une ligne circulaire est plus efficace si elle roule en cercle, que si elle s'arrête en un point terminus.

Jean-François HELAS : oui, en quelques mots aussi, vous avez tout à fait raison. C'est forcément un petit peu moins bien de la faire en terminus, sauf que pour nous, aujourd'hui, en termes de contrainte technique, nous n'avons pas trouvé la solution pour la faire poursuivre. Je note de ce point de vue là tout à l'heure que j'ai vu le Grand Paris proposer effectivement une station continue en passant par les Quatre Temps. Nous y arrivons bien par le Nord. Aujourd'hui, nous avons des difficultés à passer par l'Est en quelque sorte. Ceci dit, nous allons poursuivre puisque justement, à un moment ou à un autre, nous pourrions arriver à mettre un petit peu sur la table l'ensemble des études, et voir s'il y a peut-être une solution que l'on n'a pas bien regardé, que nos bureaux d'études n'auront pas bien regardé.

Malgré tout, cette situation en terminus ne nous semble pas trop pénalisante, s'agissant justement de La Défense. C'est-à-dire que cela va pénaliser qui ? Les gens qui vont transiter

en quelque sorte de l'arc par exemple Ouest vers l'arc Est, sans s'arrêter à La Défense. Il s'avère qu'il y en a quand même très peu d'après nos études de trafic. C'est sans doute le bon endroit pour faire ce schéma de rupture de charge en quelque sorte, si nous devons le faire, et nous en avons une contrainte technique.

Michel GAILLARD : merci, la dernière question. Madame là-bas, et on clôt l'échange.

Martine DEGROTT, Premier Maire-adjoint Carrières-sur-Seine : je suis premier Maire adjoint à la commune de Carrières-sur-Seine. J'appartiens à la CCBS aussi, et je m'occupe de l'urbanisme, de l'environnement et des transports. Je voulais réintervenir sur le prolongement de la ligne E, et en particulier sa desserte. Vous avez dit que les liaisons de transport telles qu'elles sont dans les différents projets vont répondre à des besoins au plus fin de ce qu'il est possible de faire en termes de desserte. J'ai noté aussi que les dessertes étaient conçues à partir du poids démographique des villes ou des cantons, à partir du poids démographique en tous les cas.

S'agissant du problème de la prolongation de la ligne E, il se trouve que les communes appartenant à la communauté de commune de la boucle de la Seine, c'est-à-dire Sartrouville, Houilles et Carrières, ne sont pas desservies par cette liaison de la ligne E. Je rappelle simplement que Sartrouville, c'est 57 000 habitants, et qu'elle est directement impactée par le projet de la tangentielle d'une part.

Michel GAILLARD : nous avons beaucoup évoqué cette question. Dans une réunion publique qui a été consacrée...

Martine DEGROTT : oui, très bien. Mais je vais y revenir, parce que cela a quand même un intérêt au sens des dessertes.

Michel GAILLARD : oui, mais nous sommes sur les gares à La Défense, je le rappelle.

Martine DEGROTT : oui, mais quand même ; Ecoutez, la communauté de commune, en tous les cas, les usagers de la communauté de commune, se rendent à La Défense également, et s'installent en général dans ces endroits-là.

Michel GAILLARD : nous avons bien noté l'importance du sujet, croyez-moi.

Martine DEGROTT : je vous demande de bien prendre en considération ces dessertes qui n'existeront plus, qui n'existeront pas en tous les cas sur la liaison de la ligne E, ce qui est particulièrement aberrant compte tenu du poids démographique des communes.

Michel GAILLARD : merci beaucoup.

Sandrine GOURLET : juste un mot sans rentrer effectivement sur cette question de la desserte de la boucle de la Seine que l'on a beaucoup évoquée en réunion publique à Houille, il y a un mois. Juste pour dire qu'un des objectifs du RER E, c'est de pouvoir

décharger le RER A, nous vous l'avons dit, de 10 à 15 %, et de permettre au RER A de fonctionner correctement. Vous savez aujourd'hui que le RER A connaît souvent des incidents. Il y a souvent des retards. Il y a des suppressions de mission. Un des objectifs, en le déchargeant, c'est aussi de lui permettre de fonctionner correctement et de revenir à un niveau de service que l'on est en droit d'attendre d'un RER, et qu'il ne remplit pas aujourd'hui. Les habitants de la boucle de la Seine desservis par le RER A vont bénéficier de cette amélioration qui est induite par la création, par le prolongement du RER E à l'Ouest.

Michel GAILLARD : bien, écoutez, c'était la dernière question. Je vois bien encore quelques mains qui se lèvent, mais franchement, c'est très difficile. C'est quoi votre question ?

Un intervenant : ce n'est pas une question.

Michel GAILLARD : c'est une opinion. Vous la déposez sur le site.

Un intervenant : non, je suis agent SNCF. Je travaille à La Folie. Je peux vous dire déjà que les voies n'arrivent pas à Nanterre. Nous desservons Sartrouville. Nous desservons Sartrouville à l'heure actuelle. De La Folie, nous n'allons pas à Nanterre. Ce n'est pas possible.

Michel GAILLARD : entendu. Quelques mots de conclusion de mon collègue François LEBLOND.

François LEBLOND : pardon. Quelques mots seulement de conclusion parce que le temps nous est compté. Je voulais dire que la Commission Nationale du Débat Public a accepté le dossier présenté par chacun des maîtres d'ouvrage. C'est à partir de ces dossiers que le débat a été organisé ce soir. Tous ceux qui veulent faire d'autres propositions le font par leur contribution ou par des cahiers d'acteur, et nous nous réjouissons du nombre de cahiers d'acteur que les uns et les autres nous avons reçu. Les débats se poursuivront sur la base des dossiers qui ont été acceptés par la Commission Nationale du Débat Public jusqu'à fin décembre pour Éole, et jusqu'à fin janvier pour Arc Express et le Grand Paris. Je voudrais faire maintenant trois observations : une réunion de présentation des trois projets, c'est une réunion de présentation des trois projets, chacun des maîtres d'ouvrage intégrant dans ses réflexions ce qu'il a entendu : complémentarité ; alternatives ; amélioration des projets ; organisation des hubs ; convergence ; maîtrise des coûts.

Deuxièmement, nous sommes heureux que de nombreuses personnes se soient exprimées ce soir en tant que voyageurs, problème des handicapés, des correspondances, conception des gares, leur capacité, et toutes les facilités qui peuvent être accordées aux voyageurs. Et troisièmement, nous nous réjouissons que les maîtres d'ouvrage, mes collègues et moi, que les maîtres d'ouvrage dialoguent sur les parties de projet à géographie commune, emplacement des gares, La Défense et Nanterre notamment, même s'ils proposent des projets différents au-delà de cette géographie, qui font l'objet de réunion de proximité spécifique. Il en reste un certain nombre à faire, et sur lesquels, si nous avons bien compris, ils continuent à dialoguer, ce qui nous fait plaisir. La réunion d'aujourd'hui n'avait pas

d'autres prétentions, et mes collègues et moi remercions la salle pour sa participation, et les maîtres d'ouvrage pour leurs réponses et l'esprit de dialogue qui a été le leur.

Michel GAILLARD : bien. Merci à tous. Il y a des réunions programmées dans les semaines qui viennent. Elles sont affichées. Je pense que chacun suit de près le calendrier de ces trois commissions particulières. Merci encore.

Fin de la réunion à 20 h 37